TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU

TATRY SPOD KRYNICY. Ze zbiorów Wydziału Turystyki Ministerstwa Komunikacji. — Fot. Mucha.



1936
STYCZEŃ
1

cena 75 gr.

Touring

miesięcznik

Organ Polskiego Touring Klubu

WARSZAWA **STYCZEŃ 1936** **ROK 1 (XI) Nr. 1.**

TREŚĆ ZESZYTU:

ERRATA

Rozwiązanie zadania sylabowego należy nadsyłać do dnia 31 stycznia 1936 r.

składa P. P. Członkom Klubu najlepsze życzenia Świąteczne i Noworoczne.

Przed trzema laty zostało zawieszone nasze klubowe wydawnictwo p. n. BIULETYN POLSKIEGO TOURING KLUBU". Przez ten okres czasu, aż do kwietnia r. b. posługiwaliśmy się dla informowania PP. Członków o bieżących sprawach i pracach Zarządu w dziedzinie motoryzacji, automobilizmu i turystyki miesięcznikiem „Turysta i Auto".

Wobec jednak wzmożenia działalności Polskiego Touring Klubu i jego poszczególnych Sekcji, uznaliśmy za konieczne wznowić wydawanie własnego organu, w którym poza zamieszczaniem wszelkiego rodzaju komunikatów, omawiać również będziemy zagadnienia, dotyczące bezpośrednio naszej działalności.

W związku z tem, zwracamy się do naszych Czytelników i Sympatyków Klubu z prośbą, aby przez nadsyłanie Swych uwag i interesujących ogół notatek w zakresie turystyki wogóle a motoryzacji w szczególności poparli własne wydawnictwo klubowe i nawiązali z niem jak najściślejszy kontakt.

POLSKI TOURING KLUB
Zarząd Główny.

Touring

miesięcznik

Organ Polskiego Touring Klubu

WARSZAWA STYCZEŃ 1936 ROK 1 (XI) Nr. 1.

TREŚĆ ZESZYTU:

Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu składa P. P. Członkom Klubu najlepsze życzenia Świąteczne i Noworoczne.

Przed trzema laty zostało zawieszone nasze klubowe wydawnictwo p. n. BIULETYN POLSKIEGO TOURING KLUBU". Przez ten okres czasu, aż do kwietnia r. b. posługiwaliśmy się dla informowania PP. Członków o bieżących sprawach i pracach Zarządu w dziedzinie motoryzacji, automobilizmu i turystyki miesięcznikiem „Turysta i Auto".

Wobec jednak wzmożenia działalności Polskiego Touring Klubu i jego poszczególnych Sekcji, uznaliśmy za konieczne wznowić wydawanie własnego organu, w którym poza zamieszczaniem wszelkiego rodzaju komunikatów, omawiać również będziemy zagadnienia, dotyczące bezpośrednio naszej działalności.

W związku z tem, zwracamy się do naszych Czytelników i Sympatyków Klubu z prośbą, aby przez nadsyłanie Swych uwag i interesujących ogół notatek w zakresie turystyki wogóle a motoryzacji w szczególności poparli własne wydawnictwo klubowe i nawiązali z niem jak najściślejszy kontakt.

POLSKI TOURING KLUB
Zarząd Główny.

Dr. M. Orłowicz

Rola Polskiego Touring Klubu w turystyce krajowej i międzynarodowej

Zagraniczne touring kluby, specjalnie w krajach zachodniej i południowej Europy i w Ameryce, są organizacjami reprezentacyjnemi w dziedzinie turystyki. Reprezentują tę turystykę wobec władz własnego kraju, swych samorządów i swych organizacji społecznych, reprezentują ją też wobec zagranicy. One dla samej swej nazwy uważane są w najważniejszych międzynarodowych organizacjach turystycznych, w szczególności Alliance Internationale de Tourisme, powołanej do życia przez touring kluby jeszcze w końcu XIX w., oraz w Conseil Central du Tourisme International, powołanej do życia przez rząd francuski w 1925 r., jako mające kwalifikacje do reprezentacji swego kraju w międzynarodowych zrzeszeniach turystycznych.

Najstarsze touring kluby Europy i Ameryki powołane do życia w ostatniej ćwierci XIX w. we Francji, Belgji, Anglji, Stanach Zjednoczonych i Włoszech przedewszystkiem jako organizacje turystyki kolarskiej,a później samochodowej i motocyklowej, wyrobiły sobie dzięki znakomitej i wszechstronnej działalności szybko tak duży autorytet, że stały się w swych krajach głównemi towarzystwami turystyki czynnej. Autorytet ten przelały one następnie na stworzoną przez siebie w 1898 r. „Międzynarodową Ligę Towarzystw Turystycznych", przekształconą w 1919 r. na „Alliance Internationale de Tourisme". Instytucja ta, powołana w zasadzie dla zrzeszenia i współpracy touring klubów rozmaitych krajów na terenie międzynarodowym, wyrobiła dla pojęcia „touring klub" tego rodzaju szacunek, że państwa nieposiadające poprzednio touring klubów, ale innego rodzaju choćby najbardziej zasłużone organizacje turystyczne i krajoznawcze, nie znajdowały dla nich dostatecznego uznania na terenie międzynarodowym, ze względu na brak nazwy „touring klub". Widzimy też, że w latach powojennych w całym szeregu krajów, powstają touring kluby, dla ich reprezentacji na terenie międzynarodowym, mimo to, że w krajach tych istniały już od dawna organizacje turystyczne nieraz o dziesiątkach tysięcy członków. Tak było w Austrji, na Węgrzech, w Jugosławji, tak stało się też w Polsce.

Chęć stworzenia organizacji turystycznej o charakterze reprezentacyjnym skłoniła grono inicjatorów w grudniu 1924 r. do wystąpienia z myślą stworzenia Polskiego Touring Klubu. Po kilku miesiącach prac organizacyjnych, popartych przez Min. Robót Publicznych, które wówczas sprawowało opiekę nad turystyką i które czuło potrzebę tego rodzaju organizacji, odbyło się 25 maja 1925 r. w sali konferencyjnej Min. Komunikacji pod przewodnictwem wiceministra komunikacji inż. Czapskiego zebranie organizacyjne Klubu, które wybrało jego pierwszy zarząd z hr. Karolem Raczyńskim na czele.

Powstanie Klubu zostało przyjęte życzliwiej zagranicą niż w kraju. Istniejące kluby automobilowe, turystyczne i krajoznawcze bez entuzjazmu powitały nowego towarzysza, natomiast organizacje międzynarodowe od pierwszej chwili odniosły się do jego powstania jak najżyczliwiej. Już w 1925 r. stał się Klub członkiem Conseil Central du Tourisme International, w 1927 r. członkiem Alliance Internationale de Tourisme, co dało mu na terenie międzynarodowym szerokie prerogatywy i co doprowadziło w 1932 r. do udzielenia mu prawa wystawiania tryptyków.

Pierwsze lata działalności Klubu były okresem prób niezawsze fortunnych i często narażających Klub na poważne straty finansowe. Wstrzymały one chwilowo rozwój Klubu. Na racjonalne tory rozwoju wszedł Klub dopiero w 1929 r. kiedy po nieudanej próbie fuzji z Polskiem Tow. Krajoznawczem powołał do życia Sekcję Samochodową, która w następnych latach okazała się instytucją bardzo żywotną, skupiając około swej działalności uwagę ogółu turystów samochodowych w Polsce.

Nie ulega wątpliwości, że zadaniem Polskiego Touring Klubu, jak to stwierdza zresztą jego statut, jest popieranie rozwoju turystyki polskiej w kraju i zagranicą we wszystkich jej formach. Temniemniej jednakże, co skonstatowano wyraźnie przy ostatniej zmianie statutu, główną swą uwagę musi touring klub (analogicznie do działalności zagranicznych touring klubów) poświęcać turystyce motorowej, narazie samochodowej i motocyklowej, w przyszłości (mam nadzieję już niedalekiej) także samolotowej.

Mimo istnienia kilku towarzystw turystycznych i krajoznawczych w Polsce, nawet gdyby całkowicie zrezygnować z tych działów pracy,

które towarzystwa te uprawiają (turystyka górska, turystyka narciarska, turystyka kajakowa, ruch wycieczkowy młodzieży szkolnej, praca krajoznawcza) stoi przed Klubem otworem bardzo szerokie pole działalności ze specjalnem uwzględnieniem turystyki motorowej.

Specjalnie wdzięcznem jest zadanie Polskiego Touring Klubu jako łącznika między turystyką krajową a zagraniczną, która to rola wynika z samego faktu jego przynależności do najpoważniejszych międzynarodowych organizacji turystycznych świata. W tej dziedzinie jest on informatorem zagranicy o sprawach turystycznych w Polsce, gdyż nadsyła dane, dotyczące Polski dla najważniejszych międzynarodowych wydawnictw turystycznych w formie odpowiedzi na liczne kwestjonarjusze, obsyła swymi delegatami międzynarodowe kongresy turystyczne, utrzymuje kontakt z reprezentowanymi w tych instytucjach zagranicznymi touring klubami, które stanowią prawdziwą potęgę, gdyż Alliance Internationale de Tourisme jednoczy w tej chwili w pięciu częściach świata 7 miljonów zrzeszonych turystów i automobilistów.

Adres Klubu figuruje we wszystkich międzynarodowych i krajowych informatorach turystycznych, nic więc dziwnego, że otrzymuje on nieustannie ze wszystkich krajów mnóstwo zapytań, dotyczących spraw turystycznych w Polsce, i że korespondencja w tej dziedzinie absorbuje dużo energji, czasu i kosztów zarządu i biura Klubu. Temniemniej musi być ona prowadzona w interesie prestige'u turystyki polskiej na terenie międzynarodowym, tembardziej, że często nasze władze przekazują rozmaite sprawy w tej dziedzinie do załatwienia Polskiemu Touring Klubowi. Ma to miejsce specjalnie wtedy, gdy chodzi o przyjęcie w Polsce przez samo społeczeństwo pewnych wycieczek zagranicznych, które ani nie są na tyle oficjalne, żeby były przyjmowane przez same władze, ani też tego rodzaju, aby można je przekazać wyłącznie opiece biura podróży. Typem takiej wycieczki była wycieczka Ligi Klubu Czeskosłowackich Turystów w 1933 r. a w roku bieżącym wycieczka jeźdźców holenderskich, która dzięki opiece Klubu i jego delegatów wywiozła z Polski jak najmilsze wrażenie.

Niestety, brak środków finansowych nie pozwala Klubowi na obsyłanie wszystkich międzynarodowych kongresów turystycznych, a nawet corocznych kongresów Conseil Central du Tourisme International i Alliance Internationale de Tourisme. O ile jednakże, jak to miało miejsce w bieżącym roku w Budapeszcie na kongresie A. I. T. zjawią się na nich delegaci Klubu, są mile witanymi gośćmi w gronie kolegów z wszystkich krajów, którzy mają do załatwienia dziesiątki spraw, dotyczących Polski, i którzy w tej dziedzinie ze specjalnem zaufaniem odnoszą się właśnie do delegatów Polskiego Touring Klubu.

Wystarczy przejrzeć korespondencję Klubu z kilku ubiegłych miesięcy, aby przekonać się jak szerokim jest zasięg stosunków Klubu zagranicą i jak rozliczne sprawy dotyczące turystyki w Polsce załatwia on na terenie międzynarodowym. Pomijam już sprawę wydawania tryptyków, która sama powoduje rozległą korespondencję z kilkunastu państwami. Pozatem znajduję wśród spraw załatwionych w ostatnich tygodniach cały szereg spraw o pierwszorzędnem znaczeniu. Na podstawie kopji znajdujących się w aktach Klubu wymieniam tylko dla przykładu:

Do Conseil Central du Tourisme International w Paryżu przesłano w paźdz. r. ub. informacje dla Międzynarodowego kalendarza imprez turystycznych, zbierając równocześnie potrzebne wiadomości od szeregu władz i organizacji społecznych w Polsce.

Touring Klubowi Szwajcarskiemu przesłano dla użytku automobilistów szwajcarskich kilka egzemplarzy mapy stanu dróg w Polsce, której celowość wydawania przez Klub uznają wszyscy automobiliści krajowi i zagraniczni.

Na żądanie Min. Komunikacji nawiązano kontakt z gronem australijskich automobilistów z miasta Wellington w Nowej Zelandji, którzy w przyszłym roku wybierają się na wycieczkę po Polsce, przesyłając im potrzebne informacje i wydawnictwa.

Szwedzki Związek Motormannens Riksforbund otrzymał żądane informacje i wydawnictwa propagandowe z Polski.

Dla biura podróży „Le Danube Bleu Hongrois" w Budapeszcie udzielono potrzebnych wskazówek, dotyczących trasy wycieczki autobusowej do Polski.

Fińskiemu Klubowi Turystycznemu w Helsingforsie ułożono turę wycieczki samochodowej po Polsce.

Niemieckiemu Automobilklubowi w Monachjum wysłano żądane fotografje dróg w Polsce.

Dla angielskiej Automobile Association w Londynie opracowano trasę wycieczki automobilowej po Polsce południowej.

Brazylijskiemu Min. Spraw Wewnętrznych (Dep. Propagandy) udzielono informacji o systemach propagandy turystycznej w Polsce.

Do Izby Przemysłowo Handlowej w Nagoya w Japonji przesłano na żądanie cały szereg wydawnictw propagandowych i informacyj o Polsce w języku angielskim.

Organizując stoisko Polskiego Touring Klubu na Wystawie Drogowej we wrześniu r. b. uzyskano cały szereg eksponatów, dotyczących sygnalizacji drogowej od zagranicznych touring klubów.

Sprostowano opis Polski w przewodniku „Europa Touring", wydawanym pod patronatem Alliance Internationale de Tourisme.

Przesłano sprostowanie do wydanego w Anglji przez Automobile Association, przewodnika turystycznego po Europie.

Przesłano kilka eksponatów, dotyczących Polski i Klubu na Wystawę Turystyczną w Lizbonie, urządzaną przez Portugalski Touring Klub.

Kartę stanu dróg w Polsce rozesłano do całego szeregu zagranicznych touring klubów i automobilklubów, otrzymując od wielu z nich słowa uznania i podziękowania, jak np. od Norweskiego Automobilklubu.

Zaufanie, jakie sobie Touring Klub wyrobił zagranicą, kontakty nawiązane z międzynarodowemi organizacjami turystycznemi i zagranicznymi touring klubami są pewnym kapitałem i to kapitałem poważnym, który należy zapisać na dobro działalności Klubu w latach ostatnich.

Inż. K. Studziński

Nowe dążenia w budownictwie samochodów

Olbrzymi postęp w budownictwie samochodowem, który z roku na rok, a nawet z dnia na dzień przynosi nam coraz inne nowości, coraz inne ulepszenia, coraz doskonalsze formy samochodu, nasuwa mimowoli porównania tego co jest dzisiaj z tem, co jeszcze było wczoraj.

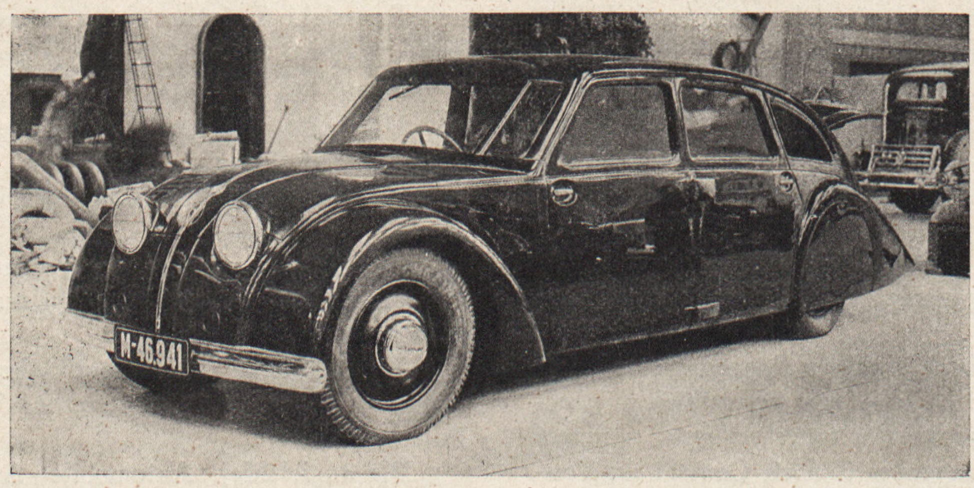
Sylwetka samochodu bezustannie zmienia swój wygląd, nietylko ze względu na kształt nadwozia, lecz również i ze względu na coraz inne rozwiązania konstrukcyjne silnika i podwozia.

To co jeszcze doniedawna było uważane za szczyt piękna i elegancji, to co uznawano za kres możliwości technicznych, dziś stanowi już formę przestarzałą i konstrukcyjnie należącą do przeszłości.

Wszyscy pamiętamy jeszcze doskonale sylwetkę samochodu z wysoką o prostych linjach karoserją, z małemi okienkami po bokach, z wąskiemi oponami na dużych kołach i z przyczepionym styłu kufrem na bagażniku.

Elegancję takiego wozu podnosiły zwykle wystające zderzaki niklowane, wielkie latarnie na błotnikach w kształcie puszek, często uzupełniane jeszcze reflektorem bocznym.

Wszyscy pamiętamy jeszcze hałas i huk silnika, jaki za sobą samochód taki zostawiał, a po którym poznawało się jego moc i klasę.



Tatra 77 z pięknem nadwoziem aerodynamicznem i 8-cyl. silnikiem chłodzonym powietrzem, umieszczonym z tyłu.

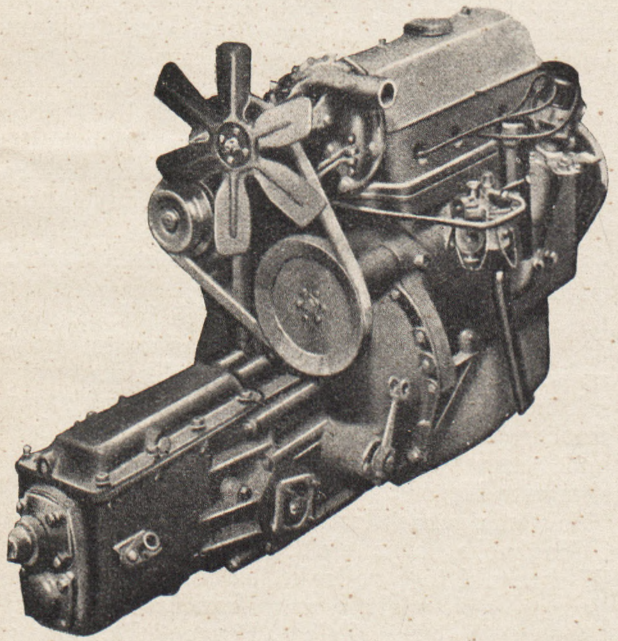
Jakżesz inaczej wygląda samochód dzisiejszy! Niska sylwetka nadwozia o kształtach aerodynamicznych, wielkie szyby, brak jakichkolwiek części wystających, które mogłyby zwiększyć opory powietrza, prostota, elegancja — oto jego charakterystyczne cechy.

Znacznie jednak większe różnice wykazuje silnik, a zwłaszcza podwozie, które w ciągu ostatnich trzech lat przeszły olbrzymią ewolucję, obecnie zresztą jeszcze niezakończoną definitywnie.

Konstrukcje samochodów dzisiejszych są tak różnorodne, tak odbiegające od siebie sposobami rozwiązania poszczególnych problemów i tak dalekie od jednego szablonu, iż niesposób ich ująć w pewne zgóry określone reguły tak, jak to było można zrobić z dawnym klasycznym układem.

Dla zobrazowania tendencji w obecnem budownictwie samochodowem należy kolejno rozpatrywać jego wszystkie elementy.

Jednym z najważniejszych elementów samochodu, który w ostatnich latach przeszedł cały szereg ewolucji, jest silnik.



Czterocylindrowy silnik Citroëna „11" o mocy 48 KM.

Zasadniczemi cechami nowoczesnych silników samochodowych są ich bardzo nieznaczne wymiary w stosunku do osiąganej mocy. Uzyskać się to dało przez doskonałe konstrukcyjne opracowanie poszczególnych jego elementów, podniesienie liczby obrotów i stopnia sprężania, oraz szerokie stosowanie stopów lekkich.

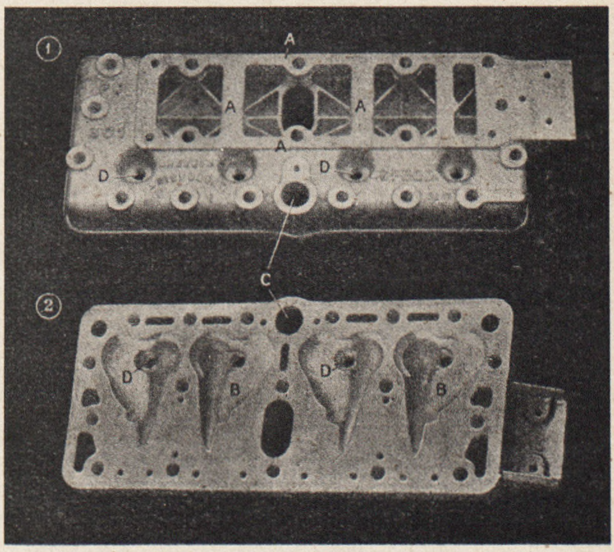
W jak wielkim stopniu wpłynęło to na wydajność silnika unaocznią najlepiej poniższe cyfry, a mianowicie: gdy w roku 1905 uzyskiwano w silnikach spalinowych zaledwie 11 koni mech. z 1 litra pojemności cylindrów, a w 1925 roku 81 KM, to w roku obecnym udało się już uzyskać 180 KM z jednego litra.

Przeciętny silnik samochodu turystycznego daje dzisiaj około 25 — 28 KM z litra.

Uzyskane to zostało przez podniesienie obrotów silnika do ilości od 3600 do 4000, a nawet 4500 obr/min. oraz stopnia sprężania od 6 do 7.

Dla zapewnienia odpowiedniej trwałości silnika przy tak wysokich obrotach wszystkie jego elementy są znakomicie wyważone; kształt tłoków, wykonanych z lekkich stopów, starannie przestudjowany; cylindry odlewane ze specjalnych gatunków twardego żeliwa lub ze wstawianemi utwardzanemi koszulkami stalowemi.

Stosowanie tak wysokiego stopnia sprężania dla normalnego paliwa rynkowego bez obawy szkodliwych detonacji i przedwczesnych samozapłonów umożliwione zostało przez powszechne prawie stosowanie obecnie głowic aluminjowych. Głowice tego rodzaju są stosowane już na wszystkich prawie silnikach francuskich i amerykańskich, a sam Ford zaopatrzył już w nie zgórą miljon silników.



Głowica aluminjowa „Speed"

1 — widok zgóry, 2 — widok zdołu. A — A — ścianki rozprowadzające ciepło. B — komory sprężania. C — otwór dla osadzenia przerywacza. D — otwory na świece.

O ile chodzi o ilość cylindrów, to w wozach amerykańskich dominują silniki sześcio - i ośmiocylindrowe, gdy w Europie jeszcze dotychczas przeważa silnik czterocylindrowy, wykazując nawet w ostatnich czasach pewien wzrost procentowy, zwłaszcza w samochodach popularnych.

Zjawisko to łatwo wytłomaczyć można znacznie niższą ceną silników czterocylindrowych, co w obecnych samochodach europejskich odgrywa poważną rolę.

Zresztą sprawa ilości cylindrów nie posiada obecnie tak wielkiego znaczenia jak niegdyś, gdyż dzięki obecnie stosowanemu powszechnie wahliwemu zawieszeniu silnika, posiadają one znacznie równomierniejszy bieg, tak że zasadniczo obecny silnik czterocylindrowy nie ustępuje pod względem równomierności biegu dawnym silnikom sześciocylindrowym.

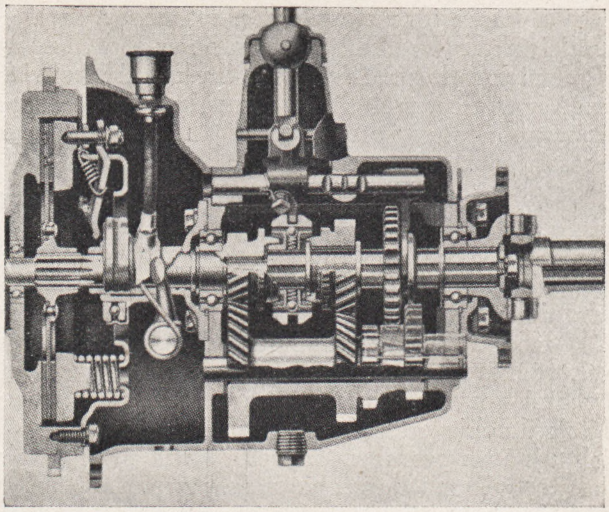
Stosowane dawniej do zapłonu magneto, wyszło już zupełnie z użycia i zostało zastąpione przez zapalanie bateryjne.

Sprzęgło jest elementem samochodu, który uległ bodajże najmniejszym zmianom konstrukcyjnym. Stosowane dawniej sprzęgła mokre wyszły już zupełnie z użycia, a sprzęgło suche wielotarczowe jest stosunkowo dość rzadkie. Zastąpiło je sprzęgło suche jednotarczowe, które odznaczając się dużą prostotą i niezawodnością, jest równocześnie najtańszem rozwiązaniem konstrukcyjnem. Jedynem ulepszeniem we współczesnych samochodach jest zastosowanie serwomechanizmów, służących do wyłączania i włączania sprzęgieł za pomocą podciśnienia, wytwarzanego przez silnik. Urządzenie to często stosowane bywa na wozach francuskich.

Niezwykle duży postęp w ciągu ostatnich kilku lat wykazały skrzynki biegów. Sprawa zastosowania w samochodzie skrzynki biegów o ciągłej zmianie przekładni oddawna już zaprzątała umysł konstruktorów, nie mogąc jednak znaleść odpowiedniego rozwiązania do dnia dzisiejszego. Istnieje coprawda już skrzynka biegów, która zapewnia automatyczną w zależności od obciążenia silnika, ciągłą zmianę przekładni. Jest nią skrzynka hydrauliczna. Będąc jednak urządzeniem bardzo kosztownem, nie uzyskała ona szerszego rozpowszechnienia, stanowiąc wyposażenie najwyżej samochodów luksusowych, gdzie koszt jej nie odgrywa większej roli.

Naogół w samochodach tańszych musiano pogodzić się z istnieniem skrzynek biegów o trzech, czy czterech przekładniach zębatych, w ostatnich latach znacznie zresztą udoskonalonych dzięki zastosowaniu przekładni cichobieżnych, o stałem sprzężeniu kół zębatych spiralnych, przełączanych zapomocą przesuwek synchronizacyjnych. Skrzynki tego rodzaju zapewniają już zupełnie bezszumne przenoszenie ruchu,a co najważniejsze w wysokim stopniu ułatwiają absolutnie ciche przełączanie biegów.

Skrzynka biegów tego rodzaju, posiadając jednak ten sam, co i poprzednie, system zmiany przekładni zapomocą dźwigni ręcznej, co uważano za niepotrzebne odrywanie uwagi kierowcy, a nawet przy wzrastającem tempie ruchu miejskiego za dość niebezpieczne, nie mogła zaspokoić konstruktorów, zwłaszcza amerykańskich, nastawionych na jaknajwiększą automatyzację wszystkich urządzeń i ograniczenie wysiłku człowieka do niezbędnego minimum.



Skrzynka biegów z synchronizacją „De Luxe" Forda.

Dlatego też w Ameryce pojawiło się kilka urządzeń automatyzujących samą czynność przełączenia biegów, a zwłaszcza zyskujący coraz większą popularność t. zw. „palec elektryczny" Bendix'a, zastosowany poraz pierwszy na samochodach Hudson i Terraplane. Urządzenie to polega na zastosowaniu przy kierownicy przełącznika elektrycznego, zapomocą którego włączane są specjalne tłoczki, sterujące hydraulicznie przesuwki normalnej skrzynki biegów o przekładni zębatej. Urządzenie to, wprowadzając znaczne ułatwienie w manipulacji biegami, zyskuje obecnie coraz liczniejszych zwolenników wśród konstruktorów i coraz większe uznanie wśród odbiorców.

W samochodach europejskich jednak urządzenie to nie znalazło dotychczas zastosowania ze względu na swój dość skomplikowany charakter. Konstruktorzy europejscy, a zwłaszcza francuscy i angielscy posunęli się znacznie dalej pod tym względem, zmieniając zasadniczo całą skrzynkę biegów. Jako przykład mogą posłużyć półautomatyczne skrzynki mechaniczne Wilsona i Maybacha, oraz elektromechaniczna Cotal'a. W skrzynki tego rodzaju już jest seryjnie zaopatrywanych wiele wozów francuskich jak np. Chenard Walcker, Talbot, Peugeot, De Lahaye, Delage, Salmson, Unic, Voisin, i angielskich jak Riley, Crosley, Sunbeam, Wolseley, Midget i wiele innych.

(dokończenie w następnym numerze).

„Nałęcz"

Jeszcze o motoryzacji

Sprawa motoryzacji stoi dzisiaj na czele zagadnień, poruszanych w prasie. Piszą o niej wszyscy — lepiej lub gorzej poinformowani, bezstronni lub zainteresowani osobiście. Całe zastępy domorosłych lub prawdziwych ekonomistów proponują swoje recepty na natychmiastowe zmotoryzowanie Polski, które winno niezawodnie ożywić przemysł i handel, zatrudnić rzesze bezrobotnych, zapewnić Państwu wielkie wpływy podatkowe, no i, jakby to było najważniejsze — zdjąć z Polski „piętno hańby" najmniej zmotoryzowanego kraju w Europie. Przypomina to bogatą literaturę obecnego kryzysu, na zwalczanie którego nikt jakoś dotychczas nie wynalazł sposobu. Obawiam się, że podobnie dzieje się z polską motoryzacją. Jest to osoba zagłodzona przez kryzys, przez rodaków opuszczona („Sarmaci wolą konia") i od urodzenia prześladowana przez wszystkie biura i urzędy.

Można twierdzić bez przesady, że wszystkie

urzędy, którym podlegał polski automobilizm, nie odgrywały nigdy roli jego opiekunów. Była to zawsze tylko sroga i podejrzliwa Władza, działalność której wyrażała się tylko w rejestracji, reglamentacji, ograniczeniach, zakazach, podwyżce opłat i kosztów, szykanach w postaci kontroli dokumentów na rogatkach i drogach publicznych i tym podobnych dowodach gorliwości urzędników, starających się chyba w ten sposób dowieść konieczności i pożytku swojego etatu.

Liberalne początkowo przepisy, w miarę zwiększania się ilości samochodów w kraju, zaczęły traktować automobilistę jako materjał na przestępcę, gotowego w każdej chwili łamać prawo, — jako szaleńca, harce którego zagrażają stale bezpieczeństwu publicznemu, — jako spekulanta, który dorobił się samochodu drogą podejrzanych interesów i ukrywania swych dochodów przed Państwem.

Tymczasem i kryzys robił swoje: przerzedzał szeregi obywateli, którzy mogli pozwolić sobie na samochód; nielogiczna drożyzna krajowej benzyny ostudzała zapał sportowy najbardziej zapamiętałych; samochód coraz trudniej wytrzymywał kalkulację, a nowe ustawy koncesyjne, idące raczej na rękę kolei — wybitnie osłabiły ruch autobusowy i przewozowy. W rezultacie motoryzacja Polski zapadła na złośliwą anemję. Przystąpiono więc do ratowania umierającej... narazie zastrzykami z atramentu. Lekarzy jest mnóstwo: jedni widzą ratunek w montowniach, drudzy radzą natychmiastowe zniesienie ceł, inni zalecają premjowanie posiadaczy samochodów i zwolnienie ich niemal od wszystkich podatków i świadczeń wobec Państwa.

Wszyscy zgadzamy się na jedno: motoryzacja Polski jest jednem z najbardziej palących zagadnień naszego życia ekonomicznego, przemysłowego i handlowego. Ale natychmiastowe, forsowne nakręcanie motoryzacji możnaby porównać ze świetnym interesem, który w przyszłości przyniesie wielkie dochody, ale wymaga natychmiastowego włożenia większego kapitału. Czy Polska w danej chwili ten kapitał posiada? Czy może pozwolić sobie na odpływ zagranicę kapitałów kraj, który — pisze się o tem szeroko — cierpi na brak środków obiegowych? Zrozumiałe, że z tego właśnie punktu widzenia Skarb Polski zmuszony jest sprawę motoryzacji traktować, i powiedzmy sobie otwarcie, żadne znaki na ziemi i niebie nie wskazują na to, by cła od samochodów miały być w najbliższej przyszłości zniesione. To jest główna przyczyna, dla której samochód narazie potanieć nie może i z tem trzeba się pogodzić. Drugiem logicznem z punktu widzenia bilansu płatniczego zarządzeniem jest koncepcja kompensacyjnego wwozu samochodów do Polski. Koncepcja ta pozwoli w najbliższej przyszłości na dopływ samochodów niemieckich, któremi mają być spłacone nasze zamrożone w Niemczech należności. W ten sposób anemiczna polska motoryzacja otrzyma zastrzyk około półtora tysiąca samochodów.

Mało, mało! wołają motoryzacyjni optymiści. Konieczne są montownie! Petenci na nie czekają w kolejce: General Motors ze swemi kilkunastoma fabrykami, potężny Ford, Austin, Renault, nawet coraz bardziej niedomagający Citroën i wiele innych, mniej lub więcej mocnych fabryk. Wszystkie one pragną wynająć tanim kosztem kilka wielkich halli i ustawiać w nich na gotowej ramie gotowe zespoły, czyli, nazwijmy po imieniu — otworzyć składy konsygnacyjne. Prawie żadnych kosztów, a import bezcłowy... To też zupełnie logicznie Rząd Polski zaproponował stopniowe, w 3-letnim okresie przejście na produkcję w 80% krajową. Ale propozycja taka równa się założeniu fabryki, na co naturalnie żaden z dobroczyńców montownianych nie pójdzie, bo obecny rynek samochodowy polski jest tak słaby, że nie rokuje zbytu minimalnej ilości wozów, przy której opłacałaby się fabrykacja. Dlatego rokowania montowniane uważać można narazie za skończone i kandydaci opuszczają Polskę, otrząsając pył kraju, nierozumiejącego dobrodziejstw czystego importu.

Cóż więc nam pozostaje? Chyba produkcja krajowa, która jest, rozwija się, która daje nam już dziś wóz polski, choć według obcej licencji budowany, ale na drogach polskich wypróbowany, dla nich wzmocniony i dostosowany. Każdy się domyśli, że mowa tu o fabryce samochodów Państwowych Zakładów Inżynierji, produkującej „Polskiego Fiata". Dużo już przelano atramentu na dyskusje, dlaczego Fiata, a nie inną markę. Nie będziemy wracali do bezpłodnych roztrząsań; czy nie praktyczniej będzie pogodzić się z faktem tem bardziej, że Polski Fiat jest już dzisiaj wozem naprawdę do warunków polskich przystosowanym i w 90% wykonanym w kraju. Większa część jego produkcji jest dziś nabywana przez klijentelę prywatną i zgóry na kilka miesięcy naprzód jest zamówiona. Czy nie jest to dowodem, że zdał on już w Polsce egzamin i w niej się zaaklimatyzował?

Na pociechę zaś nieprzejednanym wrogom produkcji wozów według obcej licencji, należy wyjaśnić, że fabryka samochodów Państwowych Zakładów Inżynierji jest prawdziwą, najbardziej nowoczesną fabryką samochodów, posiadającą urządzenia, obrabiarki i automaty do produkcji samochodów wszelkich marek i systemów. Obecnie fabryka ta jest nastawiona na produkcję wozów według licencji Fiata.

Jest to już istniejąca placówka, rozbudowana, jest to pierwsza polska fabryka samochodów i jako taka na poparcie społeczeństwa i państwową ochronę zasługuje. Jest to fakt, z którym każdy Polak, wołający „popieraj wyroby krajowe" — pogodzi się chyba bez trudności tembardziej, że „Polskie Fiaty" są sprzedawane po cenie konkurencyjnej.

Trudno ukrywać fakt, że „Polski Fiat" nie jest jeszcze w stanie pokrywać zapotrzebowania rynku. Na to pozostają dwa środki: zwiększenie produkcji, co jest w toku i dopływ wozów z zagranicy, co bynajmniej nie jest przez rząd polski uniemożliwione. Widzimy to w istnieniu w kraju szeregu przedstawicielstw, które konkurują z Polskim Fiatem.

W ten sposób najniezbędniejsze zapotrzebowanie polskiego rynku jest pokrywane, zwłaszcza w zakresie małych wozów i ciężarówek. Obliczmy teraz, czy ten rynek rzeczywiście jest tak głodny samochodu? Najbardziej ostrożne i pesymistyczne przewidywania statystyczne obliczały chłonność w tym roku naszego rynku samochodowego przy obecnych cenach — na 10.000 wozów. Nabyto ich niecałe dwa tysiące! Bez wyczerpania kontyngentów! Gdzież więc pole do popisu dla montowni fabryk, które przywykły wypuszczać do 10.000 wozów dziennie (Ford, General Motors).

Niewątpliwie jedną z głównych przyczyn tak małego ruchu jest drożyzna samochodu w Polsce. Ale drożyzna ta jest w pierwszej linji wynikiem faktu, że Polska jest krajem ubogim. We wszystkich krajach ubogich samochód, jako objekt importu, jest nieproporcjonalnie drogi, a tanim jest w Stanach Zjednoczonych Ameryki, we Francji, Anglji, Belgji, Danji, gdzie dochód społeczny na głowę jest najwyższy. Tam cena samochodu nie wydaje się wysoką i tam też przypada największa ilość wozów na 1000 mieszkańców.

Dlatego spojrzyjmy rzeczywistości w oczy: motoryzacja Polski przez skasowanie ceł czy popieranie bezcłowych montowni nie może dać w najbliższym czasie rezultatów, które mogą być osiągnięte jedynie drogą zwiększenia bogactwa narodowego, a przez ten czas nasza własna produkcja rozwinie się, obniży swe koszty i da tani polski samochód. Ale do tego jest niezbędne poparcie społeczeństwa, ochrona państwowa i zwalczenie kryzysu.

Są to jednak sprawy dalsze, a trzeba zaraz coś robić. Trzeba otoczyć opieką pozostałych niedobitków, trzeba zachęcić, popierać tych nielicznych, którzy pomimo wysokich cen nabywają samochody. Natychmiast, bez komisji i uzgodnień międzyministerjalnych, znieść podatek od wagi, znieść zaległości dawnego, horrendalnego podatku *„40 zł. od 100 kl. wagi"*, obniżyć ceny paliwa, dać pouczenie urzędom podatkowym, nie przetrzymywać długie miesiące pozwoleń na wwóz części dla ratowania istniejącego taboru. Znieść koncesje na taksówki i wozy ciężarowe. Niech każdy obywatel, który posiada samochód, ma prawo zarobkowania nim bez wielomiesięcznych oczekiwań w niepewności na koncesję, otrzymanie której jest zawsze zależne od niezrozumiałych często czynników. Zmniejszyć koszty rejestracji, nie zmuszać do opłacania podatku zgóry, gdy właściciel nie wie, jak długo będzie korzystał z wozu. Nie robić trudności z numerami próbnemi, skasować nową rejestrację przy odbiorze zwróconych czasowo numerów. Więcej życzliwej opieki i przyjaźni, a mniej gorliwości w posądzaniu każdego automobilisty o nielojalność wobec przepisów i władzy.

Tyle o samochodach bezpośrednio. Jako „happy end" niniejszego artykułu należy wspomnieć o naszych drogach. W tej dziedzinie uczyniono już bardzo wiele. Zaryzykuję twierdzenie, że przysłowiowe straszne szosy polskie zostały przynajmniej w 40% poprawione i ci, co opowiadają, że nie kupują samochodu, bo w Polsce niema dróg dla niego — poprostu po Polsce dawno nie jeździli, ale są właśnie tymi Sarmatami, co wolą konia (czytaj dryndę, tramwaj). Coprawda z tą samochodową turystyką to u nas było zawsze słabo. Nawet w okresie prosperity na szosach było pusto, ale zato pełno luksusowych wozów pomiędzy Warszawą a Konstancinem. To jest najdalszy zasięg większości naszych stołecznych automobilistów.

Międzynarodowa współpraca w dziedzinie turystyki

Streszczenie przemówienia P. Paul Duchaine'a na Międzynarodowym Kongresie Alliance Internationale de Tourisme w Budapeszcie we wrześniu 1935 r.

P. Duchaine, Generalny Sekretarz A. I. T., witając delegatów zebranych na ostatnim kongresie AIT w Budapeszcie, zatrzymał się dłużej w swej mowie na trudnościach, jakie napotyka turystyka międzynarodowa, podkreślając zarazem konieczność współdziałania poszczególnych organizacyj narodowych w dziedzinie zwalczania tych przeszkód.

Utworzenie kas kompensacyjnych, zdaniem P. Duchaine, stanowiłoby poważny krok w kierunku rozwoju turystyki. Umożliwienie niemcom, udającym się np. do Francji, pokrycia na miejscu swych wydatków pod warunkiem, aby francuzi znaleźli w Niemczech odpowiednie kwoty, przeznaczone wyłącznie na wydatki podróżne, stanowi rozwiązanie, które już proponowano. Touring Kluby mogłyby może, pośrednio czy bezpośrednio, oficjalnie lub nie, odegrać pewną rolę w tej organizacji. Czy będzie ona praktyczna, czy też nie, trudno dziś orzec. Zagadnienie zasługuje w każdym razie na uważne przestudjowanie.

Zmiana nastawienia propagandy turystycznej jest również zagadnieniem doniosłem. Propaganda jednego kraju nie może być prowadzona kosztem innych krajów. Gdy się propaguje

w Belgji Włochy, czyż nie są bezpośrednio w tem zainteresowane Francja i Szwajcarja, jako kraje, przez które przejeżdżają turyści? Jakżeż przeciwną zasadom ekonomji turystycznej wydaje się cała literatura propagandowa, twierdząca: u nas znajdziecie wszystko, morze, góry, lasy, dzieła sztuki i dobrą kuchnię, nie jedźcie nigdzie indziej!

Prawdziwa propaganda powinna polegać na namawianiu własnych obywateli: jedźcie zagranicę, zobaczcie inne kraje, poznajcie inne cywilizacje i uprawiajcie zagranicą propagandę waszego kraju; wymieniajmy turystów, otwórzmy szeroko nasze granice zarówno dla przyjezdnych jak i dla wyjeżdżających.

Jedną z pierwszych rzeczy jakie należy w tej sprawie zrobić, będzie ułożenie międzynarodowych programów podróży, szlaków, które pozwalają zwiedzić przy jednej okazji dwa lub trzy kraje. Możnaby prowadzić wtedy wspólnemi siłami propagandę na rzecz zwiedzania np. Belgji i Holandji, krajów Skandynawskich czy też Europy Środkowej. Należałoby również ułatwić podróż w obrębie tych krajów, ujednolicając taryfy kolejowe, ceny w hotelach, kasując szereg zbędnych formalności granicznych, tworząc bony turystyczne, rodzaj czeków, zapewniających turyście mieszkanie, wyżywienie i transport. Skasować również należy opłaty celne od materjałów propagandowych z dziedziny turystyki.

Wszystkie te uwagi prowadzą do całkowitego potwierdzenia uwag wypowiedzianych w Genewie, że turystyka, jako czynnik gospodarstwa międzynarodowego, powinna być studjowana nie przez Komisje rządowe, lecz przy współudziale AIT, której Liga Narodów poświęciła tak zaszczytne uwagi.

AIT, jeżeli chce spełnić swe zadania, powinna zabrać się zdecydowanie do opracowywania wyżej poruszonych zagadnień. Zagadnienia te przekraczają zakres prac poszczególnych klubów, są one jednak godne uwagi największej federacji turystycznej świata, która ma prawo zabierać głos w imieniu wszystkich turystów, niezależnie od środków lokomocji jakiemi się oni posługują i z jakiego kraju pochodzą.

Jeżeli chodzi o rolę klubów, należących do AIT, to przypada im szereg zadań o wielkiej doniosłości. Jeżeli z jednej strony wychowują one turystów za pomocą swych wydawnictw i odczytów, powinny one zarazem być dobrymi propagatorami turystyki międzynarodowej, pionierami podróży zagranicę. Powinny one informować rządy, wyjednywać od nich zarządzenia potrzebne turystom, a zwłaszcza przyczyniać się do usuwania zarządzeń turystykę tamujących. Tę pracę spełniają one wszystkie, brak jednak dotychczas jedności w ich wysiłkach.

Największe wydarzenie turystyczne roku 1936

Napisał Erich Jaensch, Delegat Komitetu Organizacyjnego Olimpjady 1936.

28 narodów wyśle swych najlepszych sportowców na Zimowe Igrzyska Olimpijskie do Garmisch - Partenkirshen, zaś XI Olimpjada w Berlinie gościć będzie najlepszych przedstawicieli sportu, przypuszczalnie 50 narodów z całego świata. Łącznie Olimpjada w Garmisch - Partenkirchen i w Berlinie zgromadzi conajmniej 5.000 młodych mężczyzn i kobiet, którzy wierni przysiędze olimpijskiej zmierzą swe siły „w rycerskiej walce dla chwały sportu i sławy swej ojczyzny". W ten sposób przyszła Olimpjada będzie największą w historji.

Zainteresowanie Olimpjadą jest nietylko w Niemczech, lecz również we wszystkich innych krajach tak wielkie, że już dziś w całym szeregu krajów wyprzedano cały zarezerwowany dla nich kontyngent biletów nawet na Igrzyska OIlimpijskie w Berlinie. Na pomieszczenie dla gości IV Olimpjady Zimowej zajęte być musiały wszystkie hotele, pensjonaty i wolne pokoje prywatne w całym okręgu Garmisch - Partenkirchen. Dla ułatwienia dojazdów udoskonalona została specjalnie komunikacja przez rozbudowę linji kolejowych, naprawę dróg i budowę nowych szlaków komunikacyjnych.

Na pomieszczenia dla atletów, biorących udział w Letniej Olimpjadzie wybudowane zostało w Döberitz pod Berlinem w pięknej okolicy leśnej osobne osiedle, wieś olimpijska, licząca kilkaset domów, obok potężnych budynków administracyjnych. Atletki zaś umieszczone będą w pięknych i przestronnych lokalach Sport-verein'u, położonego na terenie stadjonu sportowego Rzeszy.

Nic dziwnego, że wielkie związki sportowe Europy chcą być świadkami tego największego wydarzenia sportowego świata. Wielkie kluby automobilowe świata urządzają zjazdy gwiaździste, lotnicy wybierają się na zawody samolotami, kajakowcy sunąć będą swemi zwinnemi łodziami drogą wodną do Berlina, a po nowych autostradach odbędzie się nierówny wyścig cyklistów z automobilistami.

Obok zawodników większość krajów wysyła na



specjalne zaproszenie po 30 przedstawicieli swych związków młodzieży oraz po 30 studentów swych wyższych szkół sportowych. Do Berlina przybędzie niezliczona ilość pociągów nadzwyczajnych z gośćmi i widzami.

W dniu 1 sierpnia 1936 r. wieśniak grecki Bauer Louis, pierwszy zwycięzca w maratonie olimpijskim czasów nowożytnych, zawita do Berlina z ogniem olimpijskim, który na przestrzeni przeszło 3000 kilometrów nieść będzie przeszło trzy tysiące szybkobiegaczy przez Grecję, Bułgarję, Jugosławję, Węgry i Czechosłowację do Niemiec. Znicz ten będzie płonął przez całe 16 dni na stadjonie Olimpijskim, wzbudzając u wszystkich zarówno zawodników, jak i widzów wspomnienie ducha Olimpji, świętego miejsca, poświęconego kultowi najwyższego boga Hellenów, boga ojca Zeusa.

Gdy tutaj gromadzili się atleci do szlachetnej walki, ustawały wszelkie spory i niesnaski wśród ludów greckich.

Więcej niż 5000 atletów złoży przysięgę, że w tym duchu walczyć będą o nagrodę Zwycięstwa. Zgórą sto tysięcy widzów z wszystkich krajów świata będą świadkami tych walk, świadkami wzniosłego ducha olimpijskiego, gromadzącego narody świata na najpiękniejszem ich święcie.

Benzyna samochodowa i lotnicza

Racjonalna normalizacja właściwości benzyn samochodowych i lotniczych datuje się dopiero mniejwięcej od r. 1923, gdy rozpoczęto w skali międzynarodowej poważne studja w celu wyjaśnienia, jaką winna być benzyna, najlepiej odpowiadająca warunkom pracy silnika benzynowego.

Przed tym okresem nieomal każda rafinerja produkowała własne gatunki benzyny z gradacją wg. ciężaru gatunkowego, uzupełnionego czasem krzywą wrzenia. Z tego okresu datuje się przyzwyczajenie spożywców benzyny do kwalifikowania wartości benzyny motorowej jedynie na podstawie ciężaru gatunkowego. Jeśli chodzi o benzyny lotnicze, to panował wszechwładnie pogląd, że silnik lotniczy może dobrze pracować tylko na najlżejszej benzynie c. g. 0.700—0.710 przy 15°C.

Studja, prowadzone nad przebiegiem karburacji i spalania benzyny w silniku, przy jednoczesnem przystosowywaniu właściwości paliwa do stale doskonalonej konstrukcji silników, wykazały, że kwalifikacja benzyny na podstawie ciężaru gatunkowego jest zawodna i że dobra benzyna motorowa winna odpowiadać następującym warunkom pracy silnika:

1. Łatwość rozruchu silnika.

Warunek ten wymaga, by początek wrzenia benzyny nie był wyższy od określonego maximum, wahającego się zależnie od systemu karburacji i typu silnika w granicach od 50° do 80° C.

2. Równomierny i łatwo kontrolowany wpływ mieszanki wybuchowej do cylindrów silnika.

Warunek ten wymaga, by prężność pary benzyny nie przekraczała pewnego maximum, t. j. by początek wrzenia benzyny nie był zbyt niski i by zawartość części niskowrzących nie była zbyt wysoka, gdyż w przeciwnym wypadku mogą powstać w przewodach przy większem obciążeniu silnika t. zw. „korki gazowe", które hamują dopływ mieszanki do cylindrów, przerywając pracę silnika.

Dobra benzyna lotnicza nie może wykazywać na aparacie Reid'a wyższej prężności pary jak 0.5 atm. przy 38° C, samochodowa — wyżej jak 0.7 atm.

Warunek ten koliduje z ciężarem gatunkowym, gdyż lekkie benzyny w większości wypadków posiadają wyższą prężność par od wyżej przytoczonych norm.

3. Spalanie mieszanki wybuchowej w silniku winno być równomierne i przebiegać bez detonacji, charakteryzujących nierównomierne spalanie.

Warunek ten wywołany został przez stałe zwiększanie stopnia sprężania mieszanki wybuchowej w nowoczesnych silnikach, zarówno samochodowych jak i lotniczych, w celu osiągnięcia ekonomji paliwa i zwiększenia wydajności silnika. Zachowanie tego warunku ma specjalną wagę w odniesieniu do benzyny lotniczej.

Benzyna, odpowiadająca temu warunkowi, powinna być odporna na detonację. Właściwość ta określana jest w jednostkach t. zw. liczby oktanowej. Im wyższa jest liczba oktanowa, tem lepsza jest benzyna.

Liczba oktanowa benzyny samochodowej waha się w granicach od 60 do 75, a benzyny lotniczej — od 73 do 87 i wyżej.

Dla dotrzymania tego warunku, benzyna nie może mieć zbyt wysokiego końca wrzenia, gdyż wysokowrzące węglowodory są mniej oporne na detonację. Dla benzyn samochodowych koniec wrzenia waha się w granicach 180—200° C, a dla benzyn lotniczych 160° do 180° C.

Pozatem okazało się, że najlepsze właściwości antydetonacyjne posiadają benzyny stosunkowo ciężkie przy danej krzywej wrzenia, z dużą zawartością stosunkowo cięższych węglowodorów naftenowych i aromatycznych. I ten punkt koliduje z szeroko spotykanym u nas jeszcze dotychczas wśród automobilistów poglądem, że lekka benzyna jest najlepsza.

W wyniku tego ze specyfikacji benzyn lotniczych znikł warunek posiadania określonego ciężaru gatunkowego. Najlepsze benzyny lotnicze posiadają przy 15°C. ciężar gatunkowy w granicach 0.730 do 0.755 i wyżej.

Dla podniesienia liczby oktanowej benzyny dodaje się do niej czteroetylek ołowiu w ilości od 0.01 do 0.08%.

Stale doskonalące się lotnictwo nasze, zarówno wojskowe jak i cywilne — przechodzi stopniowo do używania benzyny o wysokiej liczbie oktanowej 80 i 87. Wśród krajowych wytwórców tej benzyny przodujące stanowisko zajmuje S-ka Akc. „Standard-Nobel w Polsce".

Polski Touring Klub na Wystawie Drogowej



Fragmenty stoiska na Wystawie.

Emblematy zaprzyjaźnionych Klubów Zagranicznych.

Polski Touring Klub wziął udział w Wystawie Drogowej, zorganizowanej na jesieni r. ub. staraniem Ligi Drogowej. Pawilon P. T. K. miał za zadanie pokazać, jak wygląda i wyglądać powinna zorganizowana wzajemna pomoc automobilistów w dziedzinie opieki nad samochodem i jego właścicielem oraz w dziedzinie pomocy drogowej. Specjalne mapy i liczne wykresy wskazywały sieć delegatur P. T. K., rozsianych po całym kraju, organizację opieki lekarskiej nad podróżującym turystą, zorganizowaną przy pomocy Związku Lekarzy R. P., corocznie wydawane mapy stanu dróg w Polsce, marszruty drogowe i inne szczegóły obszernej działalności PTKlubu, zmierzające do ułatwienia i uproszczenia jego członkom korzystania i użytkowania swoich samochodów. Pomysłowe zestawienia wykazywały bezsporne korzyści i oszczędności chociażby na zakupie materjałów pędnych, jakie uzyskują członkowie Polskiego Touring Klubu. Korzyści te wielokrotnie przewyższają wysokość rocznej składki członkowskiej, opłata więc składki nie jest właściwie wydatkiem, lecz pierwszym krokiem do racjonalnie pojętej oszczędnej eksploatacji samochodu.

Osobny dział na stoisku P. T. K. na wystawie Drogowej zajmowało zobrazowanie stosunków i kontaktów międzynarodowych P. T. K. z Touring Klubami zagranicznemi. Mapa świata, na której barwne sznury, wychodząc spod plakiety P. T. K., umieszczonej w centrum Polski, rozchodziły się promieniście do najdalszych krajów, — przedstawiała zasięg stosunków korespondencyjnych P. T. K., Świetną ilustracją tego stosunku był imponujący pas zestawiony z samych tylko nagłówków listowych, pochodzących z Touring Klubów całego świata. Jeszcze bardziej imponującym był błyszczący chromem i emalją rząd samochodowych znaków klubowych, nadesłanych Polskiemu Touring Klubowi w drodze wymiany przez Touring Kluby zagraniczne, oraz niezwykle barwny rząd proporczyków tychże klubów.

Osobno umieszczona była kolekcja plakiet przyznawanych członkom za wewnętrzne imprezy sportowo-turystyczne Polskiego Touring Klubu. A więc wszelkiego rodzaju zjazdy, rajdy, „pogoń za lisem" i t. p. W dziale tym zwracał również uwagę wspaniały puhar kryształowy i jedwabny proporczyk, ofiarowany przez Ligę „Ceskoslovenskych Motoristu" na pamiątkę przeprowadzonego przez P. T. K. zjazdu członków tej organizacji do Polski w roku 1933. Na innej znów tablicy na naczelnem miejscu figurowało podziękowanie Konsulatu R. P. w Amsterdamie oraz Nederlandsche Ruiter Toeristen Club za doskonale zorganizowaną w r. ubiegłym przez P. T. K. wycieczkę jeźdźców i amazonek holenderskich do Polski.

Część eksponatów znajduje się obecnie w lokalu Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu.

KOMUNIKATY OFICJALNE POLSKIEGO TOURING KLUBU

POMOC LEKARSKA DLA CZŁONKÓW POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Na skutek pertraktacji przeprowadzonych z Prezydjum Związku Lekarzy Państwa Polskiego, Polski Touring Klub uzyskał zgodę ze strony Związku na zorganizowanie na terenie całej Rzeczypospolitej opieki lekarskiej dla członków Polskiego Touring Klubu.

W związku z powyższem Wydział Wykonawczy Zarządu Głównego Związku Lekarzy Państwa Polskiego wydał w dniu 13 lipca r. ub. do swych członków okólnik treści następującej:

Do

Zarządów Okręgów i Obwodów Samodzielnych Związku Lekarzy Państwa Polskiego. Opieka lekarska dla członków Polskiego Touring Klubu.

Polski Touring Klub zwrócił się do Wydziału Wykonawczego Zarządu Głównego z inicjatywą zorganizowania opieki lekarskiej dla członków Polskiego Touring Klubu. Projekt Polskiego Touring Klubu idzie w tym kierunku, aby utworzyć we wszystkich miastach i miasteczkach w Polsce placówki lekarskie, gdzie turyści-członkowie Polskiego Touring Klubu mogliby w razie potrzeby zasięgać porad i pomocy lekarskiej. Lekarze, którzy zechcieliby podjąć się tych funkcji, mieliby tytuł „Lekarzy Polskiego Touring Klubu", oraz odpowiedni znak i napis na swych drzwiach dla orjentacji turystów. Nazwiska lekarzy Polskiego Touring Klubu oraz ich dokładne adresy byłyby podawane w wydawnictwach Polskiego Touring Klubu. Udzielanie pomocy lekarskiej odbywałoby się za przyjętem w danej miejscowości honorarjum.

Zgłaszanie się lekarzy, chętnych do udzielania opieki lekarskiej członkom Polskiego Touring Klubu, winno być spowodowane przez Zarządy Okręgów i dokonane możliwie rychło, a w każdym razie w takim czasie, aby Wydział Wykonawczy Zarządu Głównego mógł otrzymać uporządkowane spisy zgłaszających się lekarzy na dzień 15. VIII. 1935 r.

Sekretarz *(—) Dr. W. Mitkus*

Prezes *(—) Dr. K. Okolski*

Okólnik ten był ponadto opublikowany w sierpniowym numerze (NN 15—16) „Nowin społeczno-lekarskich" — organie Związku Lekarzy Państwa Polskiego.

Apel Związku Lekarzy nie pozostał bez echa — do współpracy zgłosili się lekarze ze wszystkich miast i miasteczek Rzeczypospolitej.

Obecnie Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu przystępuje do szczegółowego opracowania warunków, na jakich ma być oparta współpraca lekarzy w zakresie wspomnianej pomocy i opieki lekarskiej. Po ukończeniu tej pracy, zostaną podane do wiadomości PP. Członków warunki, na jakich będzie można korzystać z tej opieki.

Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu na tem miejscu wyraża gorące podziękowanie Wydziałowi Wykonawczemu Zarządu Głównego Związku Lekarzy

Państwa Polskiego, a w szczególności PP. Dr. med. K. Okolskiemu, Dr. med. A. Huszcza i Dr. med. W. Mitkusowi za życzliwe ustosunkowanie się do propozycji PTKlubu i bardzo cenną pomoc w akcji zorganizowania pomocy lekarskiej dla członków naszej organizacji, której brak odczuwali turyści wogóle, a zmotoryzowani w szczególności.

MIĘDZYNARODOWY KONGRES TURYSTYCZNY.

W dniach od 16 do 19 września 1935 r. obradował w Budapeszcie doroczny Kongres Alliance Internationale de Tourisme, do którego należą organizacje i stowarzyszenia turystyczne kilkudziesięciu państw świata, jednoczące siedem miljonów turystów. Polski Touring Klub reprezentowany był na Kongresie przez trzech członków Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu mianowicie: Prezesa Stanisława Reszczyńskiego, Sekretarza Generalnego Józefa Michalikowskiego i Skarbnika Bohdana Rychtera. Na Kongresie omawiano szereg aktualnych zagadnień międzynarodowego ruchu turystycznego, samochodowego, ułatwień turystycznych, pomocy sanitarnej na drogach i t. d. Przedmiotem obrad było pozatem między inemi ukończenie budowy autostrady Londyn—Konstantynopol (odcinek węgierski jest już niemal ukończony), stworzenie międzynarodowego biura porad prawnych w sprawach turystycznych, usunięcie ograniczeń paszportowych, celnych i dewizowych krępujących międzynarodowy ruch turystyczny, wybudowanie autostrady przez kraje Afryki Płn. i t. d. Jako miejsce odbycia się następnego Kongresu Alliance Internationale de Tourisme w roku 1936 obrano Lizbonę (Portugalja).

WIZYTA PREZYDJUM ZARZĄDU W PARYŻU.

Delegacja Zarządu Głównego P. T. Klubu w osobach Prezesa i Sekretarza Generalnego złożyła wizytę Francuskiemu Touring Club'owi w Paryżu.

Celem wizyty przedstawicieli Polskiego Touring Klubu było zaznajomienie się z działalnością Francuskiego Klubu, który należy do największych tego rodzaju organizacji na świecie i liczy przeszło 450 tysięcy członków.

PROJEKT ZJAZDU PLAKIETOWEGO NAD JEZIORA MAZURSKIE.

Polski Touring Klub, dążąc do ożywienia działalności Sekcji Samochodowej, postanowił na jesieni r. ub. zorganizować wspólnie z Niemieckim Klubem Automobilowym (DDAC) zjazd plakietowy na terenie Prus Wschodnich nad Jeziora Mazurskie.

W tym celu przeprowadzone zostały w lecie r. ub. wstępne rozmowy w Działdowie, w których wzięli udział ze strony PTKlubu Prezes St. Reszczyński, Delegat na okręg Mławski p. Jan Grilicz-Gryzima oraz p. M. Klucz, ze strony zaś niemieckiej p. Dr. Otto von Braudenstein, Prezes D.D.A.C. na Prusy Wschodnie oraz p. Johannes Reuther, Dyrektor Biura na Okręg Wschodni.

Po powitaniu delegatów Niemieckiego Klubu przez przedstawicieli PTKlubu odbyła się dłuższa konferencja w gabinecie burmistrza m. Działdowa, który powitał również osobiście delegatów DDAC.

Przedstawiciele Klubu Niemieckiego przyjęli z wielkiem zainteresowaniem inicjatywę PTKlubu i oświadczyli gotowość zorganizowania w połowie września r. ub. zjazdu na swym terenie w jednej z najpiękniejszych miejscowości pojezierza Mazurskiego Rudczany nad Niedersee. W bardzo przyjaznej atmosferze omówione zostały organizacja i program zjazdu, przyczem przewidziana została wspólna plakieta polsko-niemiecka dla uczestników, jak również szereg nagród.

Wobec trudności technicznych, jakie stanęły na przeszkodzie realizacji zamierzonego Zjazdu, Niemiecki Klub Automobilowy wystąpił z propozycją przesunięcia terminu na rok bieżący, co też zostało przez PTKlub zaakceptowane.

Sprawa ta zostanie w odpowiednim terminie szczegółowo omówiona.

KONKURS NA ILOŚĆ PRZEJECHANYCH KILOMETRÓW W ROKU 1935.

Zgodnie z regulaminem zeszłoroczny 6-ty „sezon konkursowy" zakończył się w dniu 31 października r. ub. zeszyty zaś kontrolne winny być złożone w zapieczętowanych kopertach do dnia 10 stycznia r. b. Po otrzymaniu wszystkich zeszytów, Komisja Turystyczna ustali ilość przejechanych kilometrów przez poszczególnych uczestników konkursu, poczem do dnia 20 stycznia ogłosi wyniki w prasie i przez Radjo.

Paru uczestników złożyło już swoje zeszyty kontrolne, wzywamy więc pozostałych PP. Członków, którzy brali udział w Konkursie na ilość przejechanych kilometrów, by przez zgłoszenie po terminie nie pozbawili się możności zdobycia plakiety P. T. K.

Przypominamy, że za przejechanie samochodem 3000 km (motocyklem 2000 km) uczestnik konkursu ma prawo do bronzowej plakiety P. T. K., za przejechanie 6000 km (motocyklem 4000 km) — srebrnej plakiety P. T. K., za przejechanie ponad 10.000 km (motocyklem 6000 km) — złotej plakiety P. T. K.

Już obecnie można otrzymać w Biurze Zarządu Głównego P. T. K. oraz w Delegaturach zeszyty kontrolne i regulaminy do następnego, 7-go skolei, konkursu na ilość przejechanych kilometrów w sezonie 1936 roku. Każdy członek P. T. K. posiadający samochód lub motocykl powinien wziąć udział w tym konkursie, jeśli zaś konkurs ten zainteresuje posiadaczy samochodów, którzy nie należą do Polskiego Touring Klubu — to jest bardzo proste wyjście — zapisanie się na członka P.T.K.

Konkurs ten łączy przyjemne z pożytecznem — nie wymaga odbywania specjalnych raidów, lecz polega na wciąganiu do zeszytów podróży, wycieczek, przejażdżek i t. d. Zapisy muszą być oczywiście odpowiednio potwierdzone przez władze, hotele, garaże i t. d.

W czasie „jazd konkursowych" uczestnicy korzystają, jak zwykle, ze wszystkich zniżek i udogodnień, przysługujących członkom Polskiego Touring Klubu jak zniżki na benzynę, ulgi w hotelach, garażach i t. d.

Wobec tego, że ilość samochodów prywatnych ostatnio bądź co bądź wzrasta, a napewno powiększy się do początku następnego sezonu samochodowego, nie wątpimy, że w Konkursie na ilość przejechanych kilometrów w roku 1936 weźmie udział znaczna ilość członków Polskiego Touring Klubu.

MIĘDZYNARODOWE DOKUMENTY SAMOCHODOWE.

W okresie ostatnich paru miesięcy Polski Touring Klub, zawarł szereg nowych umów tryptykowych z Touring Klubami różnych krajów. Umowy te obejmują obecnie już 39 państw wraz z ich wszystkiemi kolonjami zamorskiemi. Z międzynarodowemi dokumentami wydanemi przez Polski Touring Klub można więc podróżować samochodem lub motocyklem dosłownie po całym świecie, i we wszystkich Touring Klubach na wszystkich kontynentach członkowie Polskiego Touring Klubu są trakto-

wani jako goście i korzystają ze wszystkich zniżek i udogodnień narówni z członkami miejscowymi.

W najbliższym czasie, po załatwieniu odpowiednich formalności, Polski Touring Klub przystąpi również do wydawania tryptyków rowerowych, o które oddawna upominają się turyści-kolarze krajowi i zagraniczni. W ten sposób Polski Touring Klubześrodkowuje, niezależnie od swej działalności ogólnej, wszystkie czynniki, zmierzające do usprawnienia polskiej turystyki międzynarodowej, odbywającej się przy pomocy mechanicznych środków lokomocji.

Na podstawie wydawanych przez Polski Touring Klub tryptyków — w ciągu jednego roku wjeżdża do Polski, z samych tylko Niemiec około 4000 samochodów.

MAPY STANU DRÓG P. T. KLUBU DLA SZKÓŁ I HARCERZY.

Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu zaofiarował bezpłatnie wszystkim okręgom szkolnym mapy stanu dróg w Polsce z lat ubiegłych, celem rozdania tychże młodzieży szkolnej i nauczycielstwu dla wykorzystania, podczas wycieczek krajoznawczych, kolarskich i harcerskich.

Dotychczas, na skutek otrzymanych zapotrzebowań z poszczególnych okręgów szkolnych, rozesłano po kilkaset egzemplarzy Kuratorjum Okręgów Szkolnych w Równem, Brześciu n/Bugiem, Warszawie i Wilnie.

Również 1500 map ofiarowano Naczelnictwu Związku Harcerstwa Polskiego.

P. T. K. UŁATWIA ZAWODNIKOM O PUHAR GORDON - BENNETA ZWIEDZANIE WARSZAWY.

W tegorocznych zawodach balonowych o puhar Gordon Benneta, startowało w Warszawie ogółem 13 balonów wolnych, w tej liczbie 10 balonów należących do Aeroklubów zagranicznych i posiadających w sumie 20 osób załogi.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, pragnąc uprzyjemnić pobyt gości i zapoznać ich ze stolicą naszego kraju, zwrócił się do Polskiego Touring Klubu z prośbą o zorganizowanie towarzyskiej wycieczki samochodowej dla pilotów zagranicznych.

Polski Touring Klub odniósł się natychmiast z apelem do swoich członków posiadających samochody i mimo bardzo krótkiego czasu, (impreza była organizowana dosłownie w ostatniej chwili), w piątek dnia 13 września o godzinie 9.30 przed hotelem Bristol w Warszawie, gdzie zamieszkiwali zawodnicy, stanęło 11 wozów prywatnych, prowadzonych przeważnie przez samych właścicieli i właścicielki.

Zawodnicy podzielil się pomiędzy poszczególnych „Cicerone" zależnie od tego, w jakim języku łatwiej im było się porozumieć, gdyż w grę wchodziły: francuski, niemiecki i angielski.

Korowód samochodów udał się przedewszystkiem w kierunku Placu Zamkowego i Rynku Starego Miasta, następnie przez Żoliborz do Centralnego Instytutu Wychowania Fizycznego na Bielanach, skąd zawróciwszy znów przez Żoliborz i północną część miasta, Plac Teatralny, Plac Marszałka Piłsudskiego, Plac Napoleona dotarł do kina „Stylowy", gdzie specjalnie został wyświetlony dla zawodników film ilustrujący zeszłoroczne zawody o Puhar Gordon Benneta. Po seansie wycieczka przez Belweder, Aleje Ujazdowskie, Agrykolę, Myśliwiecką, Wiejską, Pl. 3-ch Krzyży i Nowy-Świat powróciła w porze obiadowej przed Hotel Bristol.

Wszystkie samochody członków, biorące udział w tej jeździe okrężnej po Warszawie otrzymały od Polskiego Touring Klubu bezpłatne kupony na benzynę oraz specjalne nalepki na przednią szybę, upoważniające do wjazdu na teren Lotniska Mokotowskiego w dniu Meetingu Lotniczego i w dniu właściwych zawodów o Puhar Gordon Benneta.

Niezależnie od indywidualnie wystosowanych podziękowań, jeszcze raz na tem miejscu Zarząd Główny P. T. K. dziękuje P.P. Członkom, którzy udzielili łaskawie swoich samochodów i wykazali w ten sposób sprawność naszej organizacji przy realizowaniu jej poczynań.

KOŁO PAŃ AUTOMOBILISTEK.

Przy Zarządzie Głównym P. T. Klubu zostało powołane do życia *„Koło Pań-Automobilistek"*.

Organizacja Koła spoczywa w rękach ks. M. Lubomirskiej przy współpracy pp. H. Bogusławskiej i Z. Chamcówny.

Panie, które pragnęłyby brać udział w pracach Koła proszone są o zgłoszenie swego akcesu w Biurze P. T. Klubu, Kredytowa 5, adresując listy „Koło Pań — automobilistek".

WYCIECZKA AUTOBUSOWA I SAMOCHODOWA NA BOŻE CIAŁO W DNIU 20 CZERWCA 1935.

W wycieczce udział wzięło 57 osób z okręgów Warszawskiego i Łódzkiego.

Wycieczka udała się do Złakowa Kościelnego (18 km od Łowicza) na właściwą procesję, poczem wróciła do Łowicza. Po zwiedzeniu miasta, muzeum i wystawy uczestnicy wyjechali z powrotem do Warszawy przez „Arkadję" (ze zwiedzeniem), Nieborów (zwiedzenie parku) i Bolimów.

Wyjazd z Warszawy nastąpił o g. 8.15. Przyjazd o godz. 21. Koszt wycieczki wyniósł 12 zł. od osoby (członkowie P. T. Klubu 11 zł.) z przejazdami, opłatami za zwiedzanie i obiadem. Wycieczka udała się znakomicie mimo niepewnej pogody.

KOMUNIKAT DROGOWY.

1) Ruch kołowy na moście przez rz. Narew w Wierzbicy, aż do odwołania, zostaje ograniczony do pojazdów konnych o ciężarze 1 tonny i szybkości 5 km. na godzinę. Dla pojazdów mechanicznych i konnych o cieżarze ponad 1 tonnę; ruch kołowy objazdowy skierowany zostaje: od strony Zegrza i Nasielska przez Pułtusk i Wyszków; — od strony Warszawy przez Zacisze — Ząbki — Zielonkę, Wołomin, Radzymin, Jadów i Łochów.

2) Budowa prowizorycznego mostu objazdowego w Lachowcach przez Bystrzycę Sołotwińską na drodze Lachowce - Rosulna w powiecie Stanisławowskim została ukończona i tem samem komunikacja otwarta.

3) Drogę powiatową Śrem - Krzywin, odcinek Śrem - Nochowo otwarto dla ruchu samochodowego i kołowego.

4) Most przez rzekę Rozogę na 40 km szosy Nr. 1/10 w Myszyńcu, powiat Ostrołęka, został odbudowany i otwarty dla wszelkiego ruchu kołowego i samochodowego.

5) Z dniem 20 listopada został przywrócony wszelki ruch kołowy na drodze państwowej Nr. 12 (Trakt tarnowski) na odcinku Kielce-Morawica t. j. od km. 1,6 do km. 13.

6) W powiecie Wołkowyskim po zakończeniu przebudowy odcinka szosy Nr. 3/8 Brzostowica M. — Brzostowica — W. — km 48 i 48 — ruch został otwarty, oraz w związku z zakończeniem budowy mostu na km 46 szosy państwowej Nr. 3/14 ruch przez most ten został otwarty.

7) Ruch komunikacyjny wszelkich pojazdów na drodze powiatowej Kałusz — Łdziany w Km. 2.492 na moście Nr. 3/3 przez rzekę Łomnicę pod Dobrowlanami został przywrócony.

8) Z dniem 2 grudnia b. r. otwiera się ruch na drodze powiatowej Żerków — Jarocin na odcinku Żerków — Lisew.

9) Ruch kołowy na moście przez rz. Narew pod Żółtkami na dr. państw. Nr. 3 Warszawa — Wilno zostaje zamknięty dla ruchu kołowego. Na czas zamknięcia ruchu kołowego na wspomnianym moście, wszelkie pojazdy skierowuje się do Jeżewa przez Kruszewo, Starosielce do Białegostoku.

10) Ruch kołowy na moście przez rz. Bug pod Brokiem na drodze wojewódzkiej Nr. 1/1 Mińsk-Maz. — Ostrów — Łomża zostaje ograniczony dla pojazdów. Na wspomnianym moście, wszelkie pojazdy o wadze powyżej 5 tonn, łącznie z ładunkiem skierowuje się do Jadowa przez Wyszków do Ostrowia-Maz.

11) Ruch kołowy na moście przez rzekę Narew w Wierzbicy, aż do odwołania zostaje ograniczony do pojazdów konnych o ciężarze 1 tonny i szybkości 5 km. na godzinę. Dla pojazdów mechanicznych i konnych o ciężarze ponad 1 tonnę ruch objazdowy skierowany zostaje:

od strony Zegrza i Nasielska przez Pułtusk i Wyszków,

od strony Warszawy przez Zacisze — Ząbki — Zielonkę, Wołomin, Radzymin, Jadów i Łochów.

12) Wskutek ukończenia robót przebudowy mostu przez rz. Rawkę na ul. Łowickiej w mieście Rawa Mazowiecka rozporządzenie o ograniczeniu ruchu kołowego na wymienionym moście zostało odwołane.

13) Budowa mostu przez rz. Wdę na drodze państwowej Nr. 18/8 Chojnice — Kartuzy w km. 49,3 jest ukończona i z dniem 6. XII. b. r. droga zostanie otwarta dla ruchu kołowego.

14) Wskutek ukończenia przebudowy jezdni na odcinku traktu państwowego Wileńskiego od Warszawy do Radzymina ruchu kołowego na km. 4.931 do 22.300 wymienionego traktu został przywrócony.

15) Wskutek ukończenia przebudowy nawierzchni na odcinku traktu państwowego Gdańskiego od granic miasta Warszawy do Łomianek ruch pojazdów mechanicznych na odcinku od Warszawy do Modlina został przywrócony.

10) Drogę Poznań — Naramowice — Biedrusko otwarto dla ruchu kołowego z dniem 6-go grudnia 1935 r.

17) Zamknięta z powodu przebudowy ulica Bytomska w Chorzowie została po remoncie otodcinku Żerków — Lisew.

18) W powiecie Stanisławowskim został otwarty ruch na drodze państwowej Nr. 9 na odcinku od km. 500 — 501, oraz na drodze Nr. 8/7 po prowizorycznem doprowadzeniu robót do wiaduktu, t. j. na odcinku od km. 99.825 do km. 98.127.

KALENDARZ IMPREZ ZIMOWYCH

ZAKOPANE

4—6 — międzynarodowe zawody w jeździe figurowej na lodzie o mistrzostwo Zakopanego.

4 — bieg zjazdowy na Kalatówkach.

5 — slalom na Hali Gąsienicowej.

6 — drużynowe skoki narciarskie na Krokwi.

8—16 — 5 dni zimowych ogólno-polskich, względnie międzynarodowych zawodów hippicznych.

11 — narciarski bieg zjazdowy i mistrz. Okręgu Podhalańskiego.

12 — slalom o mistrzostwo Okręgu Podhalańskiego.

18 — bieg narciarski 17 km. o mistrzostwo Okr. Podhalańskiego.

19 — skoki na Krokwi o mistrz. Okr. Podhalańskiego.

19 — otwarcie (jedynych w Polsce) IV zimowych wyścigów konnych, które w czasie od 19.I. do 16.II. obejmą 12 dni gonitw. Wyścigi połączone są z totalizatorem.

22—26 — prawdopodobnie (miejsce jeszcze nie ustalone) międzynarodowe zawody narciarskie o mistrz. Polski.

25—26 — mecze hokejowe.

KRYNICA.

1—6.36. międzynarodowy turniej hokejowy o Mistrzostwo Krynicy.

6—13.I.36. Narciarskie Mistrzostwa Akademickie i zawody narciarskie Polska—Niemcy.

11.I.36. Bieg zjazdowy z Jaworzny.

12.I.36. Slalom i skjöring.

19—20.I.36. Mistrzostwo saneczkarskie Krynicy.

25—26.I.36. Zawody hokejowe z udziałem zagranicznych drużyn.

28—29.I.36. Otwarcie białego karnawału, pochód masek, rewja udekorowanych sań i popisy łyżwiarskie.

30.I.36. Kulig Krynica—Tylicz—Powroźnik—Krynica.

31.I. — 1.II.36. Trójmecz międzymiastowy Nowy Targ — Krynica — Nowy Sącz.

2—3.II.36. Mistrzostwo saneczkarskie polskie.

4—7.II.36. Turniej hokejowy o Mistrzostwo klasy B Okręgu Krakowskiego.

8.II.36. Wielki bal kostjumowy.

9.II.36. Zawody hokejowe, zawody narciarskie o Mistrzostwo Okręgu Krakowskiego w kombinacji alpejskiej.

15.II.36. Zawody hokejowe i bieg zjazdowy z Jaworzny.

16.II.36. Slalom i bieg 12 km. o odznakę P. Z. N.

23.II.36. Narciarskie zawody Sokole, Oddział Krosno i zawody hokejowe.

2.III.36. Wiosenna kombinacja alpejska na Jaworznie.

Ponadto w ciągu całego sezonu zimowego odbywają się stale: zawody o odznakę P. Z. N. za sprawność dla młodzieży i dorosłych, zawody zjazdowe o odznakę P. Z. N., zawody hokejowe w konkurencji lokalnej, zawody zjazdowe i slalomowe dla gości i stałe wycieczki narciarskie o charakterze turystycznym.

IWONICZ—ZDRÓJ.

4—5 stycznia. Międzynarodowe Zawody Narciarskie.

ZNIŻKI KOLEJOWE DLA CZŁONKÓW POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Członkowie Polskiego Touring Klubu, uprawiający czynne narciarstwo i zapisani do Sekcji Narciarskiej P. T. K. korzystają z prawa nabywania ulgowych turystycznych biletów kolejowych na 1000 i 2500 km.

Zniżki te uzyskuje się na podstawie wydawanych przez Polski Touring Klub t. zw. czarnych legitymacji P.Z.N., uprawniających pozatem do ulg w schroniskach tatrzańskich.

Niezależnie od czarnych legitymacji P. Z. N. członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują również i legitymacje t. zw. żółte, uprawniające do przekroczenia granicy Polsko—Czechosłowackiej w myśl konwencji turystycznej.

Zniżka kolejowa dla posiadaczy czarnej legitymacji P. Z. N. jest stosunkowo dość znaczna, gdyż cena przejazdu wynosi jak następuje:

	Pociągi			
	osobowe		pospieszne	
	kl. II	kl. III	kl. II	kl. III
Bilet na 1000 km. (cena w złotych)	45.—	30.—	56.25	37.50
Bilet na 2500 km. (cena w złotych)	90.—	60.—	112.50	75.—

Przejazdy za ulgowemi biletami turystycznemi na 1000 i 2500 km. mogą odbywać się tylko między stacjami t. zw. wyjazdowemi i stacjami docelowemi, przyczem przejazd powrotny nie musi odpowiadać przejazdowi pierwotnemu, można go zatem rozpocząć od innej stacji, niż stacja docelowa przejazdu pierwotnego i zakończyć na innej stacji, niż stacja wyjazdu pierwotnego. Wykazy stacji docelowych i wyjazdowych wydrukowane są w kalendarzykach P. Z. N., które członkowie Sekcji Narciarskiej Polskiego Touring Klubu otrzymują bezpłatnie.

ULGI I UDOGODNIENIA DLA CZŁONKÓW POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Polski Touring Klub dąży do popierania i rozwijania turystyki polskiej różnemi drogami. Jednym z działów tej pracy jest wyjednywanie udogodnień, ułatwień i zniżek dla turystów-członków Polskiego Touring Klubu. Zniżki te obejmują: hotele, pensjonaty, przedsiębiorstwa widowiskowe, magazyny różnych branż kupieckich, przedsiębiorstwa komunikacyjne i t. d.

Zniżki powyższe obowiązują już od dłuższego czasu i członkowie Klubu mogą korzystać z nich za okazaniem legitymacji Polskiego Touring Klubu ważnej na dany okres. Suma wszystkich „rabatów", jakie członkowie Touring Klubu mogą w ten sposób uzyskać przy uskutecznianiu swych zwykłych zakupów, wielokrotnie przewyższa wysokość rocznej składki członkowskiej. Stwierdzić jednak musimy ze zdziwieniem, że członkowie Polskiego Touring Klubu nie wykorzystują prawie zupełnie swych uprawnień i przywilejów z tego tytułu. Z drugiej zaś strony dają się czasem słyszeć zarzuty, jak widzimy niesłuszne, że należenie do Polskiego Touring Klubu nie przynosi żadnych korzyści. Przypuszczając, że zarzuty te wynikają z nieznajomości, zwłaszcza ze strony członków nowozapisanych, wszystkich przysługujących im udogodnień, podajemy poniżej spis ważniejszych zniżek. Szczegółowy wykaz tych udogodnień podamy w specjalnym informatorze Polskiego Touring Klubu.

W a r s z a w a

Hotele:

Hotel „Europejski" — rabat 10% od pokojów w cenie od 10 zł. — 20 zł. oraz 15% od pokojów w cenie ponad 20 zł.

Hotel „Angielski" — rabat 15%.

Hotel „Savoy" — rabat 10%.

Pokoje umeblowane „Wzór" rabat 10%.

Komunikacje:

Polska Żegluga Rzeczna „Vistula" — 25% zniżki od cen biletów między wszystkiemi stacjami.

Elektryczne koleje dojazdowe — ulgi specjalne przy przejazdach wycieczkowych.

Przemysł samochodowy:

„Auto Karossa" — 10% rabatu od wszystkich robót karoseryjnych.

„Nadwozie" — 10% rabatu od remontów nadwozi.

Fabryka Maszyn Rzewuski i Ska — 5% rabatu od ceny przyczepek motocyklowych.

Przedsiębiorstwa Widowiskowe:

kino „Atlantic" — miejsca parterowe za cenę biletu na balkon,

kino „Apollo" — miejsca parterowe za cenę biletu na balkon,

kino „Bałtyk" —miejsca parterowe po zł. 1.70,

kino „Capitol" — miejsca parterowe za cenę biletu na balkon,

kino „Casino" — miejsca parterowe za cenę biletu na parter,

kino „Europa" — miejsca na parter po zł. 2.20 (normalnie po zł. 3.30,

kino „Filharmonja" — miejsca parterowe za cenę biletu na balkon,

teatr „Hollywood" — bilety po zł. 2.30 w dziesięć dni po premjerze, prócz niedziel,

kino „Majestic" — parter po zł. 2.20 zamiast zł. 3.30,

kino „Pan" — miejsce najlepsze za cenę najtańszego biletu,

kino „Rialto" — miejsca parterowe za cenę biletu na balkon,

kino „Stylowy" — miejsca na parter po zł. 2.20 zamiast zł. 3.30,

kino „Światowid" — miejsca na parter za cenę biletu na balkon.

K r a k ó w

Hotel Pollera — 10% rabatu,

G d y n i a

Pensjonat „Laguna" — 10% rabatu,

L w ó w

Hotel Krakowski — 15% rabatu,

„ Warszawski — 20% rabatu,

Pensjonat „Polonja" — 10% rabatu.

Ł ó d ź

Hotele:

Grand-Hotel, Piotrkowska 72, pokoje od zł. 6.— dla członków od 10—15% rabatu,

Savoy, Traugutta 6, pokoje od zł. 5.— dla członków 15% rabatu,

Manteufel, Zachodnia 45, pokoje dla członków zł. 4.—,

Polonja, Narutowicza 38, dla członków pokoje jednolite, garaże bezpłatnie,

Polski, Piotrkowska 3, pokoje od zł. 4.50, garaże bezpłatnie, dla członków bez doliczenia podatku magistrackiego.

Restauracje:

„Tivoli", Przejazd 1, dla wycieczek grupowych P. T. Klubu ceny obniżone.

Poznań

Hotel „Brytania" i restauracja — 10% rabatu.

Cała Polska

Benzyna i oleje:

„Standard Nobel" — rabat 2 gr. od litra benzyny, 10% od olejów samochodowych,

„Karpaty" — benzyna po gr. 66 za jeden litr w strefie V i po gr. 68 za jeden litr w strefie VI,

„Gazolina" — benzyna 64 gr. litr (na terenie Warszawy).

Venezia (Italia)

Hotel „Universo" — 10% rabatu.

Współpraca P. T. Klubu z pokrewnemi organizacjami i stowarzyszeniami.

LIGA DROGOWA.

Dla utrzymania kontaktu i uzgadniania działalności Ligi Drogowej i P. T. Klubu, Liga Drogowa, na posiedzeniu Zarządu Głównego w dniu 9 października r. ub., uchwaliła wyznaczyć do współpracy z Polskim Touring Klubem stałego delegata w osobie p. inż. Witolda Jakimowskiego, sekretarza Zarządu Głównego L. D.

ZWIĄZEK PROPAGANDY TURYSTYCZNEJ M. STOŁ. WARSZAWY.

W roku ubiegłym Zarząd Miejski m. stoł. Warszawy łącznie z Samorządem Gospodarczym stworzył Związek Propagandy Turystycznej m. stoł. Warszawy, którego głównym celem i zadaniem jest propaganda stolicy Rzeczypospolitej i racjonalna opieka nad przybywającymi do Warszawy turystami z kraju i zagranicy.

W zrozumieniu konieczności skoordynowania prac, prowadzonych przez Związek Propagandy Turystycznej m. stoł. Warszawy i Polski Touring Klub w dziedzinie turystyki oraz ujednostajnienia akcji propagandy Stolicy — instytucje te prowadzą rozmowy, celem zawarcia porozumienia, które wybitnie przyczyniłoby się do zwiększenia wydajności i skuteczności wysiłków obu organizacji w dziedzinie propagandy Stolicy.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

W lokalu Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej odbyła się konferencja pomiędzy Zarządami Aeroklubu i P. T. Klubu, mająca na celu ustalenie wytycznych i nakreślenie planu współpracy obu organizacji.

Stwierdzono, że współpraca obu Stowarzyszeń w organizowaniu wspólnych imprez, podejmowaniu gości zagranicznych i t. d., jest nad wyraz pożądana i może przyczynić się do rozwoju turystyki międzynarodowej w Polsce.

ZWIĄZEK STRZELECKI.

Do ścisłej współpracy i utrzymania stałego kontaktu z P. T. Klubem, Komenda Główna Związku Strzeleckiego wyznaczyła p. Kapitana Józefa Hornbergera, Szefa Oddziału Og. Org. Komendy Głównej, jako delegata do Rady Naczelnej Polskiego Touring Klubu.

POLSKI ZWIĄZEK MOTOCYKLOWY.

Jako przedstawiciel do Rady Naczelnej Polskiego Touring Klubu, delegowany został przez Polski Związek Motocyklowy p. płk. dypl. Władysław Smolarski, I-y Wiceprezes Zarządu P. Z. M.

Z ŻYCIA DELEGATUR PROWINCJONALNYCH P. T. KLUBU

POZNAŃ.

Największą żywotność w Poznańskiej Delegaturze Okręgowej wykazywała Sekcja Samochodowa.

W obecności licznych członków Klubu, przedstawicieli Automobilklubu Wielkopolski i Aeroklubu Poznańskiego odbyła się uroczystość poświęcenia proporca klubowego w kościele parafjalnym w Puszczykowie. Udział w uroczystości wzięło 23 automobilistów — członków Klubu oraz kilkunastu motocyklistów. Korowód samochodów był prowadzony przez komandora Dra Boesche. Rodzicami chrzestnymi byli: pp. W. Mielochówna, E. Świtalska, J. Sokołowska, R. Jaszczewski, F. Rutkowski.

Delegatura wspólnie z Automobilklubem i Aeroklubem zorganizowała Zlot Gwiaździsty do Poznania na „*Tydzień Poznania*".

W zjeździe tym wzięło udział przeszło sto osób.

Ponadto zorganizowano plakietową imprezę do Bożkowa, w której wzięło udział 70 osób, zdobywając 17 plakiet.

W okresie sezonu letniego zorganizowała Delegatura cały szereg automobilowo-turystycznych wycieczek w okolice Poznania.

W związku z pobytem jeźdźców holenderskich w Polsce, Delegatura Poznańska podejmowała miłych gości w Poznaniu bankietem w „Adrii", a następnie urządziła wycieczkę po mieście dla zaznajomienia uczestników z ciekawszemi zabytkami staropolskiego grodu.

Komisja Sportowa P. T. Klubu pod przewodnictwem Prezesa P. dyr. Świtalskiego, urządziła w październiku ciekawą interesującą wycieczkę samochodową dla członków i gości, połączoną ze zwiedzeniem nowoczesnej nawierzchni i nowej szosy do Warszawy na odcinku Poznań—Kostrzyn. Fachowych wyjaśnień w sprawie budownictwa dróg o nawierzchniach nowoczesnych, udzielił Delegat P. T. Klubu na Okręg Poznański inż. J. Trampler.

Na pożegnanie sezonu jesiennego odbyła się w październiku r. ub., tradycyjna samochodowa „Jazda za lisem" z nagrodami. Pierwszą nagrodę zdobył Dr. J. Chrzanowski, drugą zaś Dyr. E. Filipowicz.

ŁÓDŹ.

Oddział Łódzki Polskiego Touring Klubu, którego Prezesem jest płk. Henryk Buczyński, rozwija bardzo skuteczną działalność, współpracując z szeregiem organizacji społecznych na terenie Województwa Łódzkiego.

Oddział brał czynny udział w pracach Komitetu, organizującego Związek Propagandy Turystycznej Województwa Łódzkiego. Z ramienia Klubu delegowano do tegoż Komitetu p. inż. Witolda Mackiewicza, V-Prezesa Zarządu Oddziału.

Działalność Oddziału idzie w kierunku współpracy z instytucjami państwowemi, komunalnemi i stowarzyszeniami społecznemi oraz wzmożenia pracy w poszczególnych sekcjach (samochodowej, turystycznej, fotograficznej, narciarskiej), celem rozwoju Polskiego Touring Klubu na terenie Okręgu Łódzkiego, szczególnie w dziedzinie motoryzacji i turystyki.

Sekcja Samochodowa wykazywała największą żywotność. Zorganizowano wspólnie z Łódzkim Automobilklubem „Jazdę turystyczną w poszukiwaniu drewnianych objektów kościelnych na terenie Województwa Łódzkiego". W imprezie tej uczestniczyło 18 samochodów.

Na Boże Ciało udała się wycieczka samochodowa turystyczno-krajoznawcza do Złakowa Kościelnego, niedaleko Łowicza.

Członkowie Sekcji Samochodowej brali również udział w Zjeździe plakietowym do Poznania, przy udziale 7 zawodników oraz w Zjeździe Klubów Automobilowych do Krakowa dla oddania hołdu prochom Marszałka Józefa Piłsudskiego. Członkowie P. T. Klubu wzięli udział w sypaniu kopca na Sowińcu i złożyli ziemię z okolic Łodzi, a w specjalnej urnie proporczyk Klubowy.

LWÓW.

Delegatura Lwowska rozwija ożywioną działalność wśród swoich członków, dążąc do współpracy z pokrewnemi organizacjami oraz z Komisją Turystyczną przy Województwie, jak również z Komisją Turystyczną Prezydjum miasta Lwowa.

Urządzono szereg wycieczek samochodowych, które cieszyły się znaczną frekwencją.

Delegatura podejmowała wycieczkę holenderską we Lwowie. Goście zwiedzili panoramę Racławicką, cmentarz Obrońców Lwowa, muzea, i wiele innych osobliwości miasta i byli podejmowani przez Delegaturę śniadaniem.

KATOWICE.

W roku bieżącym P.T.K. na Śląsku brał udział bądź pośrednio bądź bezpośrednio w wielu poważnych naradach, konferencjach, komitetach i komisjach turystycznych. Zbliżono się w ten sposób do Wojewódzkiej Komisji Turystycznej, Sekcji Samochodowej Związku Strzeleckiego, Związku Propagandy Turystyki, oraz utrzymywano kontakt i współdziałano ze Śląskim Klubem Automobilowym, Organizacjami społecznemi, gospodarczemi, sportowemi i turystycznemi. Wydawano tryptyki i świadectwa międzynarodowe samochodowe, oraz udzielano urzędom, władzom, turystom i t. p. informacji w sprawach turystycznych i samochodowych. Wysłano dość liczną korespondencję jakoteż notatki do prasy, oraz prowadzono normalną księgowość P. T. K. w okręgu, wysyłając na podstawie jej szczegółowe sprawozdania do Centrali P.T.K. w Warszawie. Wzięto udział w organizacji kolumny samochodowej na pogrzeb śp. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Krakowie, która reprezentowała Klub w tym smutnym obrzędzie. Przeprowadzono przy pomocy zaprzyjaźnionej organizacji kilkanaście dni „Propagandy Śląska" w czasie trwania Targów Katowickich w maju i czerwcu 1935 r., zatrzymując w rękach Klubu agendy turystyczne ruchu przyjezdnych, ułatwiając im pobyt, pomieszczenia, udzielając wskazówek co do wyżywienia, zwiedzania Katowic i Śląska i t. p. Dopomagano do dalszego rozwoju placówce P.T.K. w Bukowinie Tatrzańskiej, gdzie współdziałano w wielu zabiegach nad poprawieniem komunikacji drogowej, uzyskaniu na ten cel odpowiednich funduszy, założeniu komisji letniskowej, współpracy z Towarzystwem Przyjaciół Bukowiny, opracowaniem i złożeniem szeregu postulatów do władz miejscowych, powiatowych i okręgowych.

AKTUALNOŚCI TURYSTYCZNE I SAMOCHODOWE

MIĘDZYMINISTERJALNA KOMISJA DLA SPRAW MOTORYZACJI KRAJU.

W celu ułatwienia rozwoju motoryzacji w Polsce oraz zapewnienia jednolitej polityki w tej dziedzinie została utworzona międzyministerjalna komisja dla spraw motoryzacji kraju.

Zadaniem komisji jest badanie całokształtu zagadnienia motoryzacji, przygotowanie wniosków i projektów rozporządzeń i przedkładanie ich kierownikom odpowiednich resortów oraz opinjowanie spraw, związanych z motoryzacją.

Wszelkie zarządzenia, pozostające w związku z motoryzacją, będą wydawane po uprzedniem zaopinjowaniu ich przez komisję.

Komisja dla spraw motoryzacji urzęduje przy Ministrze komunikacji i będzie miała prawo zapraszać na posiedzenia przedstawicieli resortów niereprezentowanych w komisji oraz czynniki społeczno-gospodarcze.

ULGI DLA AUTOMOBILISTÓW ZAGRANICZNYCH WE WŁOSZECH.

Wydział Handlowy Ambasady Król. Włoch w Polsce podaje do wiadomości, że celem jaknajskuteczniejszego przyczynienia się do rozwoju turystyki międzynarodowej oraz udogodnienia automobilistom zagranicznym podróży do Włoch, Król. Ministerstwo Komunikacji wydało zarządzenie, iż z dniem 1 października 1935 r. zezwala się automobilistom zagranicznym na rozjazdy po Włoszech za okazaniem dokumentów, stwierdzających prawo jazdy, wydanych przez kompetentne władze w kraju pochodzenia kierowcy odnośnego samochodu.

Powyższe ułatwienie dotyczy jedynie samochodów, przystosowanych do użytku prywatnego z wyłączaniem taksówek, samochodów do wynajęcia, autokarów, autobusów, samochodów z przyczepkami, z furgonami i t. p.

W punktach granicznych wzgl. w portach wyładowania funkcjonarjusze Włoskich Urzędów Bezpieczeństwa Publicznego przyłożą na dokumencie wystawionym na czasowe wprowadzenie samochodu (tryptyk, carnet des passages en douanes i t. p.) adnotację następującej treści: „Upoważniamy do rozjazdów po Włoszech za okazaniem dokumentów automobilowych, wydanych w kraju pochodzenia automobilisty".

DOBRE PRZYKŁADY.

Generalny Inspektorat Dróg w Niemczech, pragnąc ujednolicić i upowszechnić znakowanie objazdów w razie zamknięcia dróg będących w naprawie opracował wzór tablicy, która ma być zamieszczana na odnośnych drogach. Wzór ten podajemy poniżej.



Tygodnik l'Activité Moderne, zwraca uwagę na wielkie ułatwienie, jakie by przedstawiało dla automobilistów zamieszczanie rzucających się w oczy napisów z nazwą miejscowości przy wjeździe do wsi i miasteczek. System ten powszechnie jest przyjęty w Alzacji i Lotaryngji i spotkał się z wielkiem uznaniem ze strony automobilistów.

„ZNAKOWANIE" PRZESTĘPCÓW SAMOCHODOWYCH.

Pod powyższym tytułem „Motorwelt", organ Niemieckiego Klubu Automobilowego (DDAC) podaje o wy-

danem w Niemczech zarządzeniu policyjnem, mającem się przyczynić do zmniejszenia przestępstw komunikacyjnych. Rozporządzenie to postanawia mianowicie, że pojazdy mechaniczne osób, które są winne częstych lub ciężkich uchybień komunikacyjnych zostają oznaczone żółtym krzyżem, pojazdy zaś nie dające pełnego bezpieczeństwa ruchu, żółtym pierścieniem. Zarządzenie powyższe zwraca się również przeciwko nadużywaniu trąbki samochodowej, przewidując za tego rodzaju przewinienia identyczne kary jak dla niedyscyplinowanych rowerzystów i przechodniów.

MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA SAMOCHODÓW MOTOCYKLI I ROWERÓW W GENEWIE.

W dniach 20 — 29 marca 1936 odbędzie się w Genewie XIII międzynarodowa Wystawa samochodów, motocykli i rowerów. (XIII Exposition Internationale de l'Automobile de la Moto et du Cycle en Suisse).

CZĘŚCIOWE URUCHOMIENIE AUTOSTRADY WARSZAWA — POZNAŃ.

W końcu listopada r. ub. został uruchomiony odcinek Poznań—Kostrzyn, będącej obecnie w budowie autostrady Warszawa—Berlin.

RAID KOLEJOWO NARCIARSKI.

Tegoroczny raid kolejowo narciarski wzdłuż Karpat odbędzie się w dniach 19—29 lutego roku bieżącego. Szczegóły tego raidu podamy w numerze następnym.

PRZEDŁUŻENIE POLSKO - WĘGIERSKIEGO POROZUMIENIA TURYSTYCZNEGO.

Jak wiadomo, w ramach szeregu układów o charakterze gospodarczym zawarte było polsko-węgierskie porozumienie turystyczne, opierające wzajemny ruch turystyczny między obu krajami na zasadach kompensacyjnych. Porozumienie to, którego termin upłynął w dniu 15 listopada, przedłużone zostało obecnie na okres 3-miesięczny do dnia 15 lutego 1936 r.

UŁATWIENIA KOMUNIKACYJNE DLA NARCIARZY.

W Ministerstwie komunikacji odbyła się ostatnio konferencja referentów turystycznych dyrekcji kolejowych z całej Polski.

Wobec zbliżającego się sezonu zimowego, na konferencji omówiono program turystyczny zimowy, w którym duży nacisk położono na komunikację i organizację wycieczek narciarskich, udostępniając tereny, położone w Górach Świętokrzyskich, co ma szczególne znaczenie dla mieszkańców Warszawy i Łodzi. W bieżącym sezonie, oprócz dorocznego dużego raidu kolejowo-narciarskiego, urządzonego dla zagranicznych narciarzy, odbywać się będą również małe 3 lub 4-dniowe raidy narciarskie specjalnemi pociągami, wyruszającemi z Katowic, Krakowa i Warszawy. Również zwrócono uwagę na uruchomienie dogodnych pociągów i wagonów weekendowych na najważniejszych szlakach.

Na najważniejszych szlakach wprowadzone zostaną ponadto wagony III-ej klasy z miejscami leżącemi.

NOWE ORGANIZACJE TURYSTYCZNE.

BYDGOSZCZ.

W Bydgoszczy odbyło się zebranie organizacyjne „Związku popierania turystyki", mającego na celu zorganizowanie na terenie Bydgoszczy i powiatów bydgo-

skiego, wyrzyskiego i szubińskiego propagandy turystycznej i stworzenie urządzeń, któreby turystyce oddały jaknajwiększe usługi. Zarząd miejski obiecał utworzenie wielkiego schroniska turystycznego w Bydgoszczy, „Orbis" natomiast zobowiązał się do uruchomienia autokarów i wprowadzenia specjalnej lokomocji (tratwy) na Brdzie.

INOWROCŁAW.

W Inowrocławiu powstał Związek Popierania Turystyki. Teren działalności nowego Związku obejmuje powiaty inowrocławski, mogileński, gnieźnieński i żniński.

Wydawnictwa otrzymane.

(Uwaga: wymienione, wzgl. omawiane w tym dziale wydawnictwa znajdują się do dyspozycji członków P. T. K. w Bibljotece Klubu).

Heinrich A. — Szlaki wodne Polski. W-wa, 1935, wyd. Głównej Księgarni Wojskowej.

Podhorska Okołów M. — Kajakiem z Warszawy. W-wa, 1935, wyd. Głównej Księgarni Wojskowej.
obie te książki polecamy uwadze wszystkich interesujących się sportem kajakowym.

Ministerstwo W. R. i O. P. Szkolne Schroniska Wycieczkowe. Informator Wycieczkowy dla szkół i młodzieży szkolnej. IX. Rok. 1935. W-wa 1935. Skład gł.: Książnica Atlas.

Kunzek Tomasz. Ziemia Podolska. Opis Krajoznawczo-Turystyczny woj. Tarnopolskiego. Z 26 ilustracjami i mapką. Tarnopol, 1935. Nakł. Sekcji Popierania Turystyki Podolskiej T-wa T. K.

ZADANIE SYLABOWE.

Z następujących 42 sylab i jednej cyfry: ar, e, bal, ciu, deń, di, di, do, ą, fu, ga, gen, hof, in, ka, ka, ko, krąg, le, leg, lo, ła, łych, men, na, na, o, o, on, 5, po, po, ra, ri, roż, ściół, tel, trób, ty, us, wa, wie, za — złożyć 14 słów następującej treści:

1. Cesarz Francji
2. Kraj zamorski
3. Pojazd publiczny
4. Stolica europejska
5. Ulica na Powiślu
6. Twórca nowego języka
7. Nakrycie głowy biskupa
8. Matka ludzkości
9. Bohater Szekspira
10. Dom Boży
11. Promień po łacinie
12. Potrawa w gwarze warszawskiej
13. Bohater narodowy italski
14. Bohaterowie 1831 roku.

1. . . . .
2. . . . .
3. . . . .
4. . . . .
5. . . . .
6. . . . .
7. . . . .
8. . . . .
9. . . . .
10. . . . .
11. . . . .
12. . . . .
13. . . . .
14. . . . .

Początkowe litery trafnie rozwiązanego zadania, dają nazwę i adres bardzo pożytecznej dla pp. automobilistów placówki.

Za trafne rozwiązanie wyznaczamy 3 nagrody wartości zł. 50.—, 30.—, oraz 20.—.

O powyższe nagrody mogą ubiegać się tylko pp. członkowie Polskiego Touring Klubu.

Rozwiązania należy przesyłać pod adresem redakcji czasopisma Polskiego Touring Klubu, do dnia 31 grudnia 1935 r.

Rozwiązanie będzie umieszczone w następnym numerze naszego pisma.

Nagrody będą rozlosowane.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel 207-04, P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 75 gr.
Prenumerata: rocznie zł. 9.—, półrocznie zł. 4.50.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. **Redaktor:** Józef Michalikowski Sekr. Gen. Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu.

5845 Drukarnia Gospodarcza, Warszawa, Al. Jerozolimskie 79. Tel. 8-84-12, 8-28-02.

5845 Drukarnia Gospodarcza, Warszawa, Al. Jerozolimskie 79. Tel. 8-84-12, 8-28-02.